

भारत के सर्वोच्च न्यायालय में

सिविल अपील की क्षेत्राधिकार

सिविल अपील संख्या 841/2018

मेसर्स बजाज एलायंस जनरल

इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड

अपीलकर्तागण

बनाम

रम्भा देवी एवं अन्य

प्रतिवादीगण

मुख्य बिंदु (Headnote)

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 – धारा 2(21), 3(1), 10(2)(d), 10(2)(e), 4, 7, 14 और केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 – नियम 14, नियम 31 –

यह वाद एक संवैधानिक पीठ (पाँच न्यायाधीशों) द्वारा तय किया गया जिसमें यह प्रमुख प्रश्न उठाया गया कि क्या मोटर वाहन अधिनियम, 1988 एवं नियमों के अंतर्गत 'लाइट मोटर व्हीकल (एलएमवी)' का ड्राइविंग लाइसेंस रखने वाला व्यक्ति (जिसका वाहन 7,500 किलोग्राम से कम वजन वाला हो) किसी विशेष 'ट्रांसपोर्ट व्हीकल' श्रेणी के लिए अतिरिक्त अनुमोदन (endorsement) के बिना वैध रूप से वह वाहन चला सकता है या नहीं।

मुख्य निर्णय एवं निष्कर्ष:

1. लाइसेंस के प्रकार में ओवरलैप:

सुप्रीम कोर्ट ने स्पष्ट किया कि 'लाइट मोटर व्हीकल (एलएमवी)' और 'ट्रांसपोर्ट व्हीकल' दो पूरी तरह से पृथक वर्ग नहीं हैं। यदि कोई वाहन 7500 किग्रा से कम वजन का है, तो वह 'लाइट मोटर व्हीकल' की श्रेणी में आता है और उसे चलाने के लिए LMV का सामान्य लाइसेंस पर्याप्त है। इसके लिए धारा 10(2)(e) के अंतर्गत अतिरिक्त अनुमोदन लेना अनिवार्य नहीं है।

2. धारा 3(1) की व्याख्या:

अधिनियम की धारा 3(1) में यह कहा गया है कि कोई व्यक्ति ट्रांसपोर्ट वाहन तब तक नहीं चला सकता जब तक कि उसका लाइसेंस उसे ऐसा करने की अनुमति न देता हो। कोर्ट ने माना कि यह शर्त केवल मध्यम और भारी वाहन (medium and heavy vehicles) पर लागू होती है, न कि एलएमवी श्रेणी के ट्रांसपोर्ट वाहनों पर।

3. मुकुंद देवांगन निर्णय (2017) की पुष्टि:

पूर्व में तीन न्यायाधीशों की पीठ द्वारा दिया गया निर्णय जिसमें कहा गया था कि 7500 किग्रा से कम वजन वाले ट्रांसपोर्ट वाहन चलाने के लिए अलग से अनुमोदन की आवश्यकता नहीं है – को बरकरार रखा गया। यह निर्णय *per incuriam* नहीं माना गया।

4. **बीमा कंपनियों की दलीलों को खारिज किया गया:**

बीमा कंपनियों द्वारा यह तर्क दिया गया कि मुकुंद देवांगन ने कई प्रावधानों पर विचार नहीं किया था और कि ट्रांसपोर्ट व्हीकल चलाने के लिए विशेष अनुमति आवश्यक है। इस तर्क को कोर्ट ने अस्वीकार कर दिया। कोर्ट ने कहा कि LMV लाइसेंस धारक, 7500 किग्रा से कम वजन वाले ट्रांसपोर्ट वाहन चला सकते हैं और बीमा कंपनियां इस आधार पर दावों को खारिज नहीं कर सकतीं।

5. **सामाजिक कल्याण और सड़क सुरक्षा के बीच संतुलन:**

सुप्रीम कोर्ट ने माना कि मोटर वाहन अधिनियम एक सामाजिक कल्याण अधिनियम है जिसका उद्देश्य सड़क दुर्घटना पीड़ितों को न्यायसंगत मुआवज़ा प्रदान करना है। केवल तकनीकी आधारों पर वैध दावों को अस्वीकार करना विधायिका के उद्देश्य के विपरीत होगा।

6. **1994 संशोधन का प्रभाव:**

1994 में धारा 10 में संशोधन कर मध्यम और भारी वाहनों को एकीकृत कर 'ट्रांसपोर्ट व्हीकल' की श्रेणी बनाई गई थी। यह संशोधन लाइट मोटर वाहन चालकों को ट्रांसपोर्ट वाहन चलाने से वंचित करने के लिए नहीं था। इसलिए, संशोधन का यह प्रभाव नहीं माना गया कि अब LMV लाइसेंस धारकों को ट्रांसपोर्ट वाहन चलाने के लिए नया अनुमोदन लेना होगा।

7. **'means' शब्द की व्याख्या:**

धारा 2(21) में 'means' शब्द का प्रयोग यह दर्शाने के लिए किया गया है कि परिभाषा संकीर्ण एवं निश्चित है। इसका अर्थ यह नहीं लगाया जा सकता कि LMV और ट्रांसपोर्ट व्हीकल एक-दूसरे से भिन्न हैं यदि वाहन का वजन 7500 किग्रा से कम हो।

8. **पूर्ववर्ती निर्णयों का विश्लेषण:**

निर्णय में यह कहा गया कि *Ashok Gangadhar Maratha, Nagashetty, S. Iyyapan, Kulwant Singh* जैसे निर्णयों में सही दृष्टिकोण अपनाया गया था, जबकि *Prabhu Lal, Roshanben, Angad Kol* आदि को खारिज किया गया।

अंतिम निष्कर्ष (Conclusion):

एक व्यक्ति जिसके पास एलएमवी का वैध लाइसेंस है, वह 7500 किग्रा से कम वजन वाले ट्रांसपोर्ट वाहनों को चला सकता है और इसके लिए अलग से 'ट्रांसपोर्ट व्हीकल' लाइसेंस या अनुमोदन की आवश्यकता नहीं है। बीमा कंपनियाँ ऐसी तकनीकी आपत्तियों के आधार पर मुआवज़ा देने से इनकार नहीं कर सकतीं।

सारांश (Summary):

यह वाद मोटर वाहन अधिनियम के उन प्रावधानों की व्याख्या से संबंधित है, जो यह निर्धारित करते हैं कि एक एलएमवी लाइसेंस धारक व्यक्ति क्या ट्रांसपोर्ट व्हीकल (7500 किग्रा से कम वजन वाला) चला सकता है। पूर्व के निर्णय *Mukund Dewangan v. Oriental Insurance Co. Ltd. (2017)* में यह माना गया था कि वह कर सकता है। बीमा कंपनियों ने आपत्ति उठाई कि यह निर्णय अधिनियम की कुछ धाराओं को नहीं देख पाया और *per incuriam* है। लेकिन पांच न्यायाधीशों की संविधान पीठ ने उक्त निर्णय को सही ठहराया और कहा कि ऐसा कोई कानूनी या वैधानिक विरोधाभास नहीं है जिससे यह निष्कर्ष गलत हो। इससे ड्राइवरों की आजीविका को समर्थन और मुआवज़ा प्राप्त करने में पारदर्शिता सुनिश्चित होती है।

महत्वपूर्ण कानूनी सिद्धांत (Key Legal Principles):

1. **धारा 2(21) की परिभाषा की सख्त व्याख्या:**

एलएमवी में वह सभी वाहन आते हैं जिनका ग्राँस वज़न 7500 किग्रा से कम है – चाहे वे प्राइवेट हों या ट्रांसपोर्ट।

2. **धारा 3(1) और 10(2) के बीच सामंजस्य:**

धारा 3(1) में जहां ट्रांसपोर्ट व्हीकल का अलग लाइसेंस ज़रूरी बताया गया है, वह केवल मध्यम और भारी वाहनों के लिए लागू होता है। इसका असर एलएमवी पर नहीं पड़ता।

3. **Per Incuriam का सिद्धांत:**

कोई निर्णय तभी *per incuriam* होता है जब वह किसी आवश्यक वैधानिक प्रावधान या प्रमुख न्यायिक मिसाल की अनदेखी करता हो। *Mukund Dewangan (2017)* में ऐसा कोई स्पष्ट अपवाद नहीं था।

4. **विशेष बनाम सामान्य सिद्धांत (Generalia Specialibus Non Derogant):**

सामान्य प्रावधान विशेष को अधीन नहीं कर सकते; फिर भी यहां एलएमवी को विशेष मानते हुए अलग वर्ग नहीं बनाया जा सकता।

5. **सामाजिक कल्याण की व्याख्या:**

अधिनियम का उद्देश्य दुर्घटना पीड़ितों को शीघ्र राहत व मुआवजा देना है — इसे तकनीकी खामियों के आधार पर खारिज नहीं किया जा सकता।

कानूनी प्रभाव (Legal Impact):

- लाखों एलएमवी ड्राइविंग लाइसेंस धारकों को यह स्पष्टता मिली कि वे 7500 किग्रा से कम वज़न वाले ट्रांसपोर्ट व्हीकल चला सकते हैं।
- बीमा कंपनियाँ अब केवल तकनीकी आधार पर मुआवजा देने से इनकार नहीं कर सकतीं।
- सड़क सुरक्षा और ड्राइवर की पात्रता के बीच संतुलन स्थापित किया गया।
- विधायी मंशा और सामाजिक न्याय को ध्यान में रखते हुए न्यायालय ने निर्णय को समाज हित में रखा।
- इस निर्णय से पूर्व के विपरीत निर्णय जैसे *Roshanben Fakir*, *Angad Kol* आदि को अस्वीकृत कर दिया गया।

अधिनियमों की सूची (List of Acts in Hindi):

मोटर वाहन अधिनियम, 1939, केन्द्रीय मोटर वाहन नियम, 1989, मोटर वाहन अधिनियम, 1988; इंग्लैंड का सड़क यातायात अधिनियम, 1930

उल्लेखित न्यायनिर्णय (Case Laws Cited)

अस्वीकृत (Overruled) निर्णय:

न्यू इंडिया एश्योरेंस कंपनी बनाम प्रभु लाल [2007] 12 एससीआर 724: (2008) 1 एससीसी 696; न्यू इंडिया एश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम रोशनबेन रहमानशा फकीर [2008] 8 एससीआर 328: (2008) 8 एससीसी 253; ओरिएंटल इश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम अंगद कोल [2009] 2 एससीआर 695: (2009) 11 एससीसी 356

आंशिक रूप से अस्वीकृत (Partially Overruled):

नेशनल इश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम अन्नप्पा इरप्पा नेसारिया [2008] 1 एससीआर 1061: (2008) 3 एससीसी 464

स्वीकृत (Affirmed) निर्णय:

मुकुंद देवांगन बनाम ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड [2017] 7 एससीआर 765 : (2017) 14 एससीसी 663; अशोक गंगाधर मराठा बनाम ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड [1999] सप्लिमेंट। 2 एससीआर 202: (1999) 6 एससीसी 620; नागाशेट्टी बनाम यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी [2001] सप्लिमेंट। 1 एससीआर 656 : (2001) 8 एससीसी 56; एस. अय्यपन बनाम यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड [2013] 7 एससीआर 45: (2013) 7 एससीसी 62; कुलवंत सिंह बनाम ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड (2015) 2 एससीसी 186

संदर्भित निर्णय (Referred to in Judgment):

मुकुंद देवांगन बनाम ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड [2016] 3 एससीआर 1075 : (2016) 4 एससीसी 298; मेसर्स बजाज अलायंस जनरल इंश्योरेंसकंपनी लिमिटेड बनाम रंभा देवी एवं अन्य। (2019) 12 एससीसी 816; बजाज एलायंस जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम रंभा देवी [2023] 12 एससीआर 241: (2023) 4 एससीसी 723; बजाज एलायंस जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम रंभा देवी (2024) 1 एससीसी 818; नाथी देवी वि. राधा देवी गुप्ता [2004] पूरक। 6 एससीआर 1141: (2005) 2 एससीसी 271; अपाली फार्मास्यूटिकल्स लिमिटेड बनाम महाराष्ट्र राज्य [1989] सप्प. 1 एससीआर 129 : (1989) 4 एससीसी 378; स्कैंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम कोकिलाबेन चंद्रवदन [1987] 2 एससीआर 752: एआईआर 1987 एससी 1184; सोहन लाल पासी बनाम शेष रेड्डी [1996] पूरक। 3 एससीआर 647 : एआईआर 1996 एससी 2627; गुरमेज सिंह एस बनाम सरदार प्रताप सिंह कैरॉन एआईआर 1960 एससी 122; आर.एस.रघुनाथ बनाम कर्नाटक राज्य [1991] पूरक। 1 एससीआर 387 : एआईआर 1992 एससी 81; भारत संघ बनाम एलफिंस्टन एसपीजी. और Wvg. कंपनी लिमिटेड [2001] 1 एससीआर 221: (2001) 4 एससीसी 139; राजस्थान एसआरटीसी बनाम संतोष [2013] 3 एससीआर 720 : (2013) 7 एससीसी 107; पी. कासिलिंगम बनाम पीएसजी कॉलेज ऑफ टेक्नोलॉजी [1995] 2 एससीआर 1061 : एआईआर 1995 एससी 1395; पंजाब भूमि विकास एवं पुनर्गृहण निगम लिमिटेड बनाम पीठासीन अधिकारी, श्रम न्यायालय [1990] 3 एससीआर 111 : (1990) 3 एससीसी 682; सुल्ताना बेगम बनाम प्रेम चंद जैन [1996] अनुपूरक 9 एससीआर 707 : 1997 (1) एससीसी 373; लॉर्ड हर्शल एलसी इन इंस्टीट्यूट ऑफ पेटेंट एजेंट्स एंड ऑर्स. बनाम जोसेफ लॉकवुड 1894 ए.सी. 347 360 पर; नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम स्वर्ण सिंह [2004] 1 एससीआर 180: (2004) 3 एससीसी 297; मदन एंड कंपनी बनाम वजीर जयवीर चंद [1988] सप. 3 एससीआर 983: (1989) 1 एससीसी 264; लाइफ इंश्योरेंस कॉर्पोरेशन बनाम एस्कॉर्ट्स [1985] सप. 3 एससीआर 909: 1986 (2) एससीसी 264; बंगाल इम्युनिटी कंपनी लिमिटेड बनाम बिहार राज्य एआईआर 1955 एससी 661; ममलेश्वर प्रसाद बनाम कन्हैया लाल [1975] 3 एससीआर 834 : (1975) 2 एससीसी 232; ए.आर. अंतुले बनाम आर.एस. नायक [1988] अनुपूरक 1 एससीआर 1 : (1988) 2 एससीसी 602; एमसीडी बनाम गुरनाम कौर [1988] अनुपूरक 2 एससीआर 929 : (1989) 1 एससीसी 101; पंजाब भूमि विकास एवं पुनर्गृहण निगम लिमिटेड बनाम श्रम न्यायालय [1990] 3 एससीआर 111 : (1990) 3 एससीसी 682; एन.भार्गवन पिल्लई बनाम केरल राज्य [2004] अनुपूरक 1 एससीआर 444 : (2004) 13 एससीसी 217; मध्य प्रदेश राज्य बनाम नर्मदा बचाओ आंदोलन [2011] 11 एससीआर 678: (2011) 7 एससीसी 639; फ्र्यूस्ट डे लॉसन लिमिटेड बनाम जिंदल एक्सपोर्ट्स लिमिटेड [2001] 3 एससीआर 479: (2001) 6 एससीसी 356; बिहार राज्य बनाम कालिका कुएर

[2003] 3 एससीआर 919 : (2003) 5 एससीसी 448; संदीप कुमार बाफना बनाम महाराष्ट्र राज्य [2014] 4 एससीआर 486: (2014) 16 एससीसी 623; शाह फैसल बनाम भारत संघ [2020] 3 एससीआर 1115: (2020) 4 एससीसी 1

संदर्भित निर्णय (Referred to in Judgment):

पॉवट्रिल बनाम वॉटसन (1995) 2 एसी 394; यंग बनाम ब्रिस्टल एयरप्लेन कंपनी लिमिटेड 1944 के बी 718 729 पर: (1944) 2 ऑल ईआर 293 300 पर; लैंकेस्टर मोटर कंपनी (लंदन) लिमिटेड बनाम ब्रेमिथ लिमिटेड (1941) 1 के बी 675: (1941) 2 ऑल ईआर; ब्रायर्स बनाम कैनेडियन पैसिफिक स्टीमशिप्स लिमिटेड (1957) 1 क्यूबी 134: (1956) 3 ऑल ईआर 560 (सीए) पर सिंगलटन; कैनेडियन पैसिफिक स्टीमशिप्स लिमिटेड बनाम ब्रायर्स 1958 एसी 485: (1957) 3 सभी ईआर 572; ऐ. और जे. मकलो लिमिटेड बनाम आईआरसी, 1954 अध्याय 615: (1954) 2 सभी ईआर 508 (सीए); मोरेल लिमिटेड बनाम वेकेलिंग, (1955) 2 क्यूबी 379: (1955) 1 ऑल ईआर 708 (सीए); बोन्सोर बनाम संगीतकार संघ 1954 अध्याय 479: (1954) 1 ऑल ईआर 822 (सीए); मोरेल एल डी बनाम वेकलिंग, (1955) 2 क्यूबी 379; गफ बनाम गफ [(1891) 2 क्यू बी 665 : 65 एलटी 110]

साथ

एसएलपी(सी) संख्या 10918 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 9604 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 9613 / 2018

डायरी संख्या 24834 / 2018

डायरी संख्या 25256 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 24671 / 2018

डायरी संख्या 32753 / 2018

डायरी संख्या 32756 / 2018

डायरी संख्या 37055 / 2018

डायरी संख्या 39059 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 426 / 2019

एसएलपी(सी) संख्या 505-506 / 2019

एसएलपी(सी) संख्या 17506 / 2018

डायरी संख्या 23638 / 2018

डायरी संख्या 24137 / 2018

डायरी संख्या 24530 / 2018

डायरी संख्या 24534 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 5958 / 2019

एसएलपी(सी) संख्या 8918-8919 / 2019

एसएलपी(सी) संख्या 11503-11504 / 2019

एसएलपी(सी) संख्या 8277 / 2020

एसएलपी(सी) संख्या 8123-8124 / 2022

एसएलपी(सी) संख्या 14645-14646 / 2017

एसएलपी(सी) संख्या 35472-35473 / 2017

एसएलपी(सी) संख्या 6055 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 18849 / 2019

एसएलपी(सी) संख्या 20449 / 2019

एसएलपी(सी) संख्या 21547 / 2019

एसएलपी(सी) संख्या 23017-23018 / 2019

सिविल अपील संख्या 8001-8002 / 2024

एसएलपी(सी) संख्या 766 / 2020

एसएलपी(सी) संख्या 24545 / 2019

एसएलपी(सी) संख्या 30601 / 2019

एसएलपी(सी) संख्या 696 / 2021

सिविल अपील संख्या 1477/ 2018

सिविल अपील संख्या 842 / 2018

सिविल अपील संख्या 1479 / 2018

सिविल अपील संख्या 483 / 2018

सिविल अपील संख्या 1506 / 2018

सिविल अपील संख्या 1478 / 2018

डायरी संख्या 40406 / 2017

सिविल अपील संख्या 1476 / 2018

डायरी संख्या 41949 / 2017

एसएलपी(सी) संख्या 2684-2685 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 597 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 524 / 2018

डायरी संख्या 2524 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 19242-19244 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 19242-19244 / 2018

डायरी संख्या 23636 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 28906 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 13315 / 2019

एसएलपी(सी) संख्या 14523-14524 / 2019

डायरी संख्या 37270 / 2017

सिविल अपील संख्या 1475 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 5065 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 10459 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 9908 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 6668 / 2018

डायरी संख्या 4869 / 2018

डायरी संख्या 6119 / 2018

डायरी संख्या 6264 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 8816 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 9607 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 9610 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 9612 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 9606 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 9609 / 2018

डायरी संख्या 9963 / 2018

डायरी संख्या 9970 / 2018

डायरी संख्या 990 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 5193 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 5188 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 9611 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 9608 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 9605 / 2018

एसएलपी(सी) संख्या 20221 / 2023

एसएलपी(सी) संख्या 19921 / 2023

एसएलपी(सी) संख्या 28961 / 2023

निर्णय

ऋषिकेश राँय, जे.

शीर्षक	पृष्ठ संख्या
ए. पृष्ठभूमि	6
बी. बीमा कंपनियों की ओर से प्रस्तुतियाँ	...15
सी. दावेदारों की ओर से प्रस्तुतियाँ	...22
डी. मुद्दे	...26
ई. चर्चा	...27
(I) एमवी अधिनियम का उद्देश्य	
(II) एमवी अधिनियम और एमवी नियमों का संक्षिप्त अवलोकन	

- (III) एमवी अधिनियम की धारा 2(21), 3 और 10 की व्याख्या
- (IV) क्या मुकुंद देवांगन (2017) में की गई व्याख्या एमवी अधिनियम और एमवी नियमों के अधिकांश प्रावधानों को निरर्थक बनाती है?
 - (a) सामंजस्यपूर्ण निर्माण
 - (b) व्याख्या से अव्यावहारिक परिणाम नहीं निकलने चाहिए
- (V) 8 परस्पर विरोधी निर्णयों पर चर्चा
- (VI) क्या मुकुंद देवांगन (2017) **पर इनकारियम** है?

एफ. सड़क सुरक्षा पर प्रभाव

...114

जी. निष्कर्ष

...121

1. सड़क पर ड्राइवरों की क्षमता की धारणा पर, हास्य अभिनेता जॉर्ज कार्लिन ने इस आशय की विनोदी टिप्पणी की कि: 'क्या आपने कभी इस बात पर गौर किया है कि जो कोई भी आपसे धीमी गति से गाड़ी चलाता है वह मूर्ख है, और जो कोई भी आपसे तेज़ चलता है वह पागल है?'. सड़क सुरक्षा के बारे में चिंताएँ अक्सर व्यक्तिगत पूर्वाग्रहों द्वारा आकार लेती हैं, बिना किसी अनुभवजन्य डेटा पर आधारित राय के। सड़क सुरक्षा में योगदान देने वाले कारकों की पूरी श्रृंखला को अनदेखा करना आसान है। इस संदर्भ में, पाँच न्यायाधीशों की इस संविधान पीठ को जो महत्वपूर्ण कानूनी मुद्दा तय करना है, वह यह है कि क्या मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (संक्षेप में "एमवी अधिनियम") और केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 (संक्षेप में, "एमवी नियम") के मौजूदा कानूनी ढांचे के तहत, 'लाइट मोटर वाहन' श्रेणी के लिए लाइसेंस रखने वाला व्यक्ति, बिना किसी विशिष्ट अनुमोदन के 'परिवहन वाहन' चला सकता है, बशर्ते वाहन का 'सकल वाहन भार' 7,500 किलोग्राम से अधिक न हो? सड़क सुरक्षा के अलावा, भारत में परिवहन वाहनों के बड़ी संख्या में चालकों की आजीविका की चिंता भी पीठ से जवाब की मांग करती है। इस निर्णय में, हम अपने ड्राइवर का नाम लेते हैं श्री, जो एक 'ट्रांसपोर्ट वाहन' ड्राइवर है। जैसा कि देखा जा सकता है, श्री अधिकतम घंटे ड्राइविंग में बिताता है और यकीनन वह भारतीय ड्राइवरों में सबसे अनुभवी है, जो सामान और लोगों को गंतव्य ए से बी तक ले जाता है और इसी तरह आगे भी ले जाता है।

ए. पृष्ठभूमि (BACKGROUND)

2. इससे पहले कि हम प्रासंगिक प्रावधानों को निर्धारित करें, उस कानूनी यात्रा का संक्षिप्त अवलोकन करना उचित होगा जिसने हमें उपरोक्त खोज तक पहुँचाया है। इस विवादास्पद प्रश्न को सबसे पहले न्यायमूर्ति कुरियन जोसेफ और न्यायमूर्ति अरुण मिश्रा की 2-न्यायाधीशों की पीठ ने मुकुंद देवांगन बनाम ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड² (संक्षेप में "मुकुंद देवांगन (2016)" में देखा था। इसने इस न्यायालय के 8 अलग-अलग निर्णयों में परस्पर विरोधी विचारों पर ध्यान दिया और 3-न्यायाधीशों की पीठ द्वारा निर्धारण के लिए निम्नलिखित प्रश्न तैयार किए:

“59.1. मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2(21) में परिभाषित “हल्के मोटर वाहन” की परिभाषा का क्या अर्थ दिया जाना चाहिए? क्या परिवहन वाहनों को इससे बाहर रखा गया है?

59.2. क्या “परिवहन वाहन” और “ऑमनीबस” जिनमें से किसी का “कुल वाहन भार” 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है, “हल्का मोटर वाहन” होगा और साथ ही मोटर कार या ट्रैक्टर या रोडरोलर, जिसका “अनलोडेड भार” 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है और धारा 10(2)(डी) में दिए गए अनुसार “हल्के मोटर वाहन” श्रेणी के वाहन चलाने के लाइसेंस का धारक परिवहन वाहन या ऑमनीबस चलाने के लिए सक्षम होगा, जिसका “कुल वाहन भार” 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है या मोटर कार या ट्रैक्टर या रोडरोलर, जिसका “अनलोडेड भार” 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है?

59.3. संशोधन का क्या प्रभाव है अधिनियम 54, 1994 के आधार पर 14-11-1994 से धारा 10(2) के खंड (ई) से (एच) को प्रतिस्थापित करते हुए बनाया गया था जिसमें “मध्यम माल वाहन”, “मध्यम यात्री मोटर वाहन”, “भारी माल वाहन” और “भारी यात्री मोटर वाहन” को “परिवहन वाहन” द्वारा प्रतिस्थापित किया गया था? क्या धारा 10(2)(ई) के तहत अभिव्यक्ति “परिवहन वाहन” का सम्मिलन उक्त से संबंधित है, क्या यह अधिनियम केवल प्रतिस्थापित वर्गों के लिए है या इसने हल्के मोटर वाहन वर्ग के परिवहन वाहन को अधिनियम की धारा 10(2)(डी) और 2(41) के दायरे से बाहर रखा है?

59.4. वर्ष 1994 में संशोधित धारा 10 में निहित प्रावधानों के संचालन के संबंध में फॉर्म 4 के संशोधन का क्या प्रभाव है और क्या “हल्के मोटर वाहन” वर्ग के परिवहन वाहन के लिए ड्राइविंग लाइसेंस प्राप्त करने की प्रक्रिया बदल दी गई है?

3. न्यायमूर्ति अरुण मिश्रा के माध्यम से बोलते हुए, न्यायमूर्ति अरुण मिश्रा, न्यायमूर्ति अमिताव रॉय और न्यायमूर्ति संजय किशन कौल की 3-न्यायाधीशों की पीठ ने मुकुंद देवांगन बनाम ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड³ (संक्षेप में “मुकुंद देवांगन (2017)”) में संदर्भ का उत्तर दिया। पीठ ने निष्कर्ष निकाला कि ‘लाइट मोटर व्हीकल’ श्रेणी के लिए लाइसेंस धारक को ‘ट्रांसपोर्ट वाहन’ चलाने के लिए अलग से अनुमोदन की आवश्यकता नहीं है, अगर वह ‘लाइट मोटर व्हीकल’ श्रेणी में आता है, यानी 7,500 किलोग्राम से कम है। संदर्भ का उत्तर इस प्रकार दिया गया:

“60.1 अधिनियम की धारा 2(21) में परिभाषित ‘हल्के मोटर वाहन’ में धारा 2(21) में निर्धारित भार के अनुसार परिवहन वाहन शामिल होगा, जिसे धारा 2(15) और 2(48) के साथ पढ़ा जाए। ऐसे परिवहन वाहनों को संशोधन अधिनियम संख्या 54/1994 के आधार पर हल्के मोटर वाहन की परिभाषा से बाहर नहीं रखा गया है।

60.2 परिवहन वाहन और ओमनीबस, जिनमें से किसी का सकल वाहन भार 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है, एक हल्का मोटर वाहन होगा और मोटर कार या ट्रैक्टर या रोड रोलर भी होगा, जिसका ‘अनलोडेड भार’ 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है और धारा 10(2)(डी) में दिए गए अनुसार “हल्के मोटर वाहन” की श्रेणी को चलाने के लिए ड्राइविंग लाइसेंस का धारक परिवहन वाहन या ओमनीबस चलाने के लिए सक्षम है, जिसका सकल वाहन भार 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है या मोटर कार या ट्रैक्टर या रोड-रोलर, जिसका “अनलोडेड वजन” 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है। कहने का तात्पर्य यह है कि ऊपर बताए गए हल्के मोटर वाहन वर्ग के परिवहन वाहन को चलाने के लिए लाइसेंस पर अलग से कोई अनुमोदन की आवश्यकता नहीं है। धारा 10(2)(डी) के तहत जारी किया गया लाइसेंस संशोधन अधिनियम 54/1994 और 28.3.2001 के बाद भी वैध बना रहता है।

60.3. अधिनियम संख्या 54/1994 के आधार पर दिनांक 14.11.1994 से धारा 10(2) के खंड (ई) से (एच) को प्रतिस्थापित करते हुए किए गए संशोधन का प्रभाव, जिसमें धारा 10(2) (ई) में "मध्यम माल वाहन", धारा 10(2) (एफ) में मध्यम यात्री मोटर वाहन, धारा 10(2) (जी) में भारी माल वाहन और धारा 10(2) (एच) में "भारी यात्री मोटर वाहन" शामिल थे, जिसमें धारा 10(2) (ई) में प्रतिस्थापित अभिव्यक्ति 'परिवहन वाहन' केवल पूर्वोक्त प्रतिस्थापित वर्गों से संबंधित थी। यह परिवहन वाहन को अधिनियम की धारा 10(2) (डी) और धारा 2(41) के दायरे से बाहर नहीं करता है, अर्थात् हल्का मोटर वाहन।

60.4. "परिवहन वाहन" को सम्मिलित करके फॉर्म 4 में किए गए संशोधन का प्रभाव केवल उन श्रेणियों से संबंधित है जिन्हें वर्ष 1994 में प्रतिस्थापित किया गया था और "हल्के मोटर वाहन" वर्ग के परिवहन वाहन के लिए ड्राइविंग लाइसेंस प्राप्त करने की प्रक्रिया वैसी ही बनी रहेगी जैसी पहले थी और इसमें कोई बदलाव नहीं किया गया है और परिवहन वाहन चलाने के लिए अलग से अनुमोदन प्राप्त करने की कोई आवश्यकता नहीं है, और यदि कोई चालक हल्के मोटर वाहन चलाने के लिए लाइसेंस रखता है, तो वह उस प्रभाव के किसी अनुमोदन के बिना ऐसे वर्ग के परिवहन वाहन को चला सकता है।"

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

4. हालाँकि, उपरोक्त घोषणा ने मामले को शांत नहीं किया। 3.5.2018 को, मेसर्स बजाज एलायंस जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम रंभा देवी और अन्य⁴ में न्यायमूर्ति कुरियन जोसेफ और न्यायमूर्ति मोहन एम. शांतनगौदर की दो-न्यायाधीशों की पीठ ने नोट किया कि मुकुंद देवांगन (2017) में विवादास्पद प्रश्न का फैसला करते समय, 3 न्यायाधीशों की पीठ ने एमवी अधिनियम और एमवी नियमों के महत्वपूर्ण प्रावधानों पर विचार नहीं किया था। पीठ ने नोट किया कि मुकुंद देवांगन (2017) में निम्नलिखित महत्वपूर्ण प्रावधान न्यायालय के समक्ष नहीं रखे गए थे:

"3. श्री जयंत भूषण और श्री जॉय बसू, विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ताओं का यह कहना है कि परिवहन वाहनों से संबंधित कुछ विशिष्ट प्रावधान दुर्भाग्य से न्यायालय के संज्ञान में नहीं लाए गए हैं:

1. मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (जिसे आगे "अधिनियम" कहा जाएगा) की धारा 4(1) में प्रावधान है कि मोटर वाहन के लिए ड्राइविंग लाइसेंस रखने की न्यूनतम आयु 18 वर्ष है। धारा 4(2) में प्रावधान है कि 20 वर्ष से कम आयु को कोई भी व्यक्ति सार्वजनिक स्थान पर परिवहन वाहन नहीं चलाएगा।

2. धारा 7 में प्रावधान है कि किसी भी व्यक्ति को परिवहन वाहन चलाने के लिए तब तक लर्नर लाइसेंस नहीं दिया जा सकता जब तक कि उसके पास कम से कम एक वर्ष के लिए हल्के मोटर वाहन चलाने का ड्राइविंग लाइसेंस न हो।

3. धारा 14 मोटर वाहन चलाने के लाइसेंस की वैधता से संबंधित है। इस अधिनियम के तहत जारी या नवीनीकृत ड्राइविंग लाइसेंस, परिवहन वाहन चलाने के लाइसेंस के मामले में तीन साल की अवधि के लिए प्रभावी होगा। धारा 14(2) (ए) के प्रावधान में प्रावधान है कि खतरनाक या जोखिमपूर्ण प्रकृति के सामान ले जाने वाले परिवहन वाहन चलाने के लाइसेंस के मामले में यह एक वर्ष की अवधि के लिए प्रभावी होगा। हालाँकि, किसी अन्य लाइसेंस के मामले में यह 20 साल की अवधि के लिए प्रभावी होगा।

4. केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 (जिसे आगे "नियम" कहा जाएगा) के नियम 5 के अनुसार परिवहन वाहन के मामले में पंजीकृत चिकित्सक द्वारा

जारी चिकित्सा प्रमाण पत्र अनिवार्य है, जबकि गैर-परिवहन वाहन के लिए केवल स्व-घोषणा ही पर्याप्त है।

5. नियम 31, विशेष रूप से उप-नियम (2), (3) और (4) परिवहन और गैर-परिवहन वाहनों के बीच पाठ्यक्रम और प्रशिक्षण की अवधि में अंतर प्रदान करते हैं।

यह भी प्रस्तुत किया गया है कि इन प्रावधानों में, हल्के मोटर वाहन श्रेणी में आने वाले परिवहन वाहनों के लिए कोई अपवाद नहीं बनाया गया है।

5. दो न्यायाधीशों वाली पीठ होने के कारण, न्यायालय ने मुकुंद देवांगन (2017) में अनुपात पर पुनर्विचार के लिए प्रार्थना को तीन न्यायाधीशों की एक बड़ी पीठ को संदर्भित करना उचित समझा। इसके बाद, न्यायमूर्ति यू.यू. ललित, न्यायमूर्ति एस. रवींद्र भट और न्यायमूर्ति पी.एस. नरसिम्हा की तीन न्यायाधीशों वाली पीठ ने 8.3.2022⁵ को नोट किया कि रेफरल आदेश ने सही ढंग से देखा कि मुकुंद देवांगन (2017) में एमवी अधिनियम और एमवी नियमों के कुछ प्रावधानों पर ध्यान नहीं दिया गया था। 3 न्यायाधीशों वाली पीठ ने कुछ अतिरिक्त प्रावधानों को चिह्नित किया जो मुकुंद देवांगन (2017) में ध्यान नहीं दिए गए थे। चूंकि इस तरह का विचार समान शक्ति वाली पीठ द्वारा व्यक्त किया गया था, इसलिए मामले को पांच न्यायाधीशों की एक बड़ी पीठ को संदर्भित करना उचित समझा गया। संदर्भ आदेश इस प्रकार है:

"5. श्री जयंत भूषण, श्री गोपाल शंकरनारायणन, श्री सिद्धार्थ दवे, विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता तथा श्री अमित सिंह, सुश्री अर्चना पाठक दवे, श्री कौस्तुभ शुक्ला, सुश्री मीनाक्षी मिथा तथा श्री राजेश कुमार गुप्ता, विद्वान अधिवक्ता, बीमा कम्पनियों की ओर से उपस्थित होकर हमारा ध्यान कुछ अन्य प्रावधानों की ओर आकर्षित किया है, अर्थात् मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 15 का दूसरा प्रावधान तथा धारा 180 और 181, जो रेफरल आदेश में उल्लिखित प्रावधानों के अतिरिक्त हैं। यह प्रस्तुत किया जाता है कि यद्यपि मुकुंद देवांगन (पूर्वोक्त) के निर्णय में धारा 3 का उल्लेख किया गया था, परन्तु धारा 3 के उत्तरार्द्ध भाग तथा उसके प्रभाव पर न्यायालय द्वारा ध्यान नहीं दिया गया। उक्त धारा 3 के उत्तरार्द्ध भाग में यह प्रावधान है कि "कोई भी व्यक्ति अपने उपयोग के लिए अथवा किसी योजना के तहत किराए पर ली गई मोटर कैब या मोटर साइकिल के अलावा किसी अन्य परिवहन वाहन को नहीं चलाएगा। धारा 75 की उपधारा (2) के अंतर्गत बनाई गई किसी भी योजना के तहत तब तक ड्राइविंग लाइसेंस नहीं दिया जाएगा जब तक कि उसका ड्राइविंग लाइसेंस उसे ऐसा करने का विशेष अधिकार न दे।

6. इस प्रकार यह प्रस्तुत किया गया है कि प्रावधानों में हल्के मोटर वाहन चलाने के लिए लाइसेंस रखने वालों तथा परिवहन वाहन चलाने के लिए लाइसेंस रखने वालों के लिए अलग-अलग व्यवस्थाएं शामिल हैं।

7. विद्वान अधिवक्ता द्वारा उठाए गए तर्कों और विचारणीय मुद्दों पर ध्यान देने के बाद, हमारे विचार में, रेफरल आदेश यह कहने में सही था कि इस न्यायालय ने मुकुंद देवांगन (पूर्वोक्त) में अपने निर्णय में कुछ प्रावधानों पर ध्यान नहीं दिया था। हम प्रथम दृष्टया इस विचार पर हैं कि रेफरल आदेश के संदर्भ में, संबंधित विवाद पर फिर से विचार करने की आवश्यकता है। तीन न्यायाधीशों के संयोजन में, हम इस मामले को तीन से अधिक न्यायाधीशों की एक बड़ी पीठ को संदर्भित करना उचित समझते हैं, जैसा कि भारत के माननीय मुख्य न्यायाधीश उचित समझें।

6. दावेदारों के लाभ के लिए, संदर्भ आदेश में यह भी उल्लेख किया गया है कि:

“9. विदा लेने से पहले, हमें यह ध्यान रखना चाहिए कि बीमा कंपनियों की ओर से उपस्थित सभी विद्वान वकीलों ने निष्पक्ष रूप से प्रस्तुत किया है कि निचली अदालतों द्वारा जारी निर्देशों के अनुसार, अर्थात् मुकुंद देवांगन (पूर्वोक्त) में निर्धारित सिद्धांतों का पालन करते हुए, मुआवज़ा या तो पूरा भुगतान कर दिया गया है या ऐसे निर्देशों के अनुसार भुगतान किया जाएगा। उनके बयान दर्ज किए गए हैं।”

7. इस प्रकार, इस संदर्भ के दौरान मुकुंद देवांगन (2017) की सत्यता का मूल्यांकन किया जाना है। इस मोड़ पर, हम ध्यान दें कि 20.7.2023 को इस न्यायालय के समक्ष सुनवाई के अंतिम चरण के दौरान, यह हमारे संज्ञान में लाया गया था कि केंद्र सरकार ने 16.4.2018 और 31.3.2021 की अधिसूचनाएं जारी करके मुकुंद देवांगन (2017) में निर्णय को स्वीकार कर लिया था। नियमों को भी उक्त निर्णय के अनुरूप लाने के लिए संशोधित किया गया था। इस तरह के अनुपालन पर विचार करते हुए, हमने विद्वान अटॉर्नी जनरल, श्री आर. वेंकटरमणी की सहायता मांगी और इच्छा व्यक्त की इस मुद्दे पर केंद्र सरकार का विशिष्ट रुख जानने के लिए। जब मामले की अगली सुनवाई 13.9.2023⁶ को हुई, तो इस 5 न्यायाधीशों की पीठ द्वारा निम्नलिखित आदेश पारित किया गया:

“8. श्री आर. वेंकटरमणी, भारत के अटॉर्नी जनरल, न्यायालय के अनुरोध पर उपस्थित हुए हैं और एक लिखित नोट प्रस्तुत किया है। अटॉर्नी जनरल द्वारा प्रस्तुत नोट से संकेत मिलता है कि:

- (i) मुकुंद देवांगन (पूर्वोक्त) में अनुपात का अनुप्रयोग हल्के मोटर वाहन के लिए लाइसेंस रखने वाले व्यक्ति को अलग परिवहन वाहन लाइसेंस के बिना उस लाइसेंस के आधार पर परिवहन वाहन चलाने में सक्षम बनाता है; और
- (ii) मुकुंद देवांगन (पूर्वोक्त) में कानून और नियमों के प्रावधानों की यह व्याख्या विधायी मंशा के अनुरूप नहीं लगती है।

9. नोट में यह भी संकेत दिया गया है कि 16 अप्रैल 2018 का पत्र केंद्र सरकार द्वारा मुकुंद देवांगन (पूर्वोक्त) के फैसले को इस न्यायालय द्वारा घोषित कानून के रूप में ध्यान में रखते हुए जारी किया गया था। परिणामस्वरूप, 31 मार्च 2021 की अधिसूचना जारी की गई ताकि नियमों को निर्णय के अनुरूप बनाया जा सके। हालांकि, अटॉर्नी जनरल ने प्रस्तुत किया है कि इसे केंद्र

सरकार द्वारा नीति घोषणा के रूप में नहीं माना जा सकता है और इस तरह, पत्र और अधिसूचना का स्पष्ट किए जाने वाले कानून की स्थिति पर कोई असर या निष्कर्ष नहीं हो सकता है।

10. साथ ही, यह भी कहा गया है कि भारत संघ कानून में कथित कमियों को दूर करने के लिए दिशा-निर्देश/विनियम जारी करने की आवश्यकता के लिए खुला है, जैसा कि मुकुंद देवांगन (पूर्वोक्त) में इस न्यायालय के निर्णय में समझा गया है।

11. सुनवाई के दौरान संघ सरकार के इस विशिष्ट निवेदन के अलावा कि वह कानून में स्थिति का पुनर्मूल्यांकन करने के लिए खुला है, हमारा विचार है कि संघ सरकार के लिए इस मामले पर नए सिरे से विचार करना आवश्यक होगा। हम निम्नलिखित कारणों से यह दृष्टिकोण अपनाने के लिए इच्छुक हैं:

- i) मोटर वाहन अधिनियम 1988 के लागू होने के बाद से परिवहन क्षेत्र में तेजी से विकास हुआ है, खासकर पिछले कुछ वर्षों में नए बुनियादी ढांचे के उद्भव और निजी परिवहन व्यवस्थाओं को लागू करने की नई व्यवस्था के साथ;
- ii) कानून की किसी भी व्याख्या या निर्माण में सार्वजनिक परिवहन सुविधाओं के उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा पर असर डालने वाली सड़क सुरक्षा की वैध चिंताओं को ध्यान में रखना चाहिए;
- iii) मुकुंद देवांगन (पूर्वोक्त) में व्यक्त कानून की स्थिति में कोई भी बदलाव निस्संदेह उन लोगों पर प्रभाव डालेगा जिन्होंने इस न्यायालय द्वारा घोषित कानून पर भरोसा करते हुए बीमा प्राप्त किया है और जो एलएमवी लाइसेंस के साथ वाणिज्यिक वाहन चला रहे हैं। बड़ी संख्या में लोग अपनी आजीविका कमाने के लिए इस क्षेत्र पर निर्भर होंगे; और
- iv) मुकुंद देवांगन (पूर्वोक्त) में लिया गया निर्णय लगभग छह वर्षों से लंबित है और इस स्तर पर निर्णय को पलटने का प्रभाव, विशेष रूप से सामाजिक क्षेत्र पर, एक ऐसा पहलू है जिसे सरकार की नीति शाखा द्वारा संतुलन में रखा जाना चाहिए।

12. ऊपर जिन विचारों को चिन्हित किया गया है, वे जरूरी नहीं कि एक ही दिशा में हों। हालांकि, वे सभी नीति के महत्वपूर्ण मुद्दे उठाते हैं, जिनका केंद्र सरकार द्वारा मूल्यांकन किया जाना चाहिए। कानून में बदलाव जरूरी है या नहीं, यह एक ऐसा मामला है, जिसका निर्धारण केंद्र सरकार को करना होगा। उसे नीतिगत विकल्प और निर्णय लेने में अपने अधिकार क्षेत्र में आने वाले विविध विचारों को ध्यान में रखते हुए विचार-विमर्श के बाद निर्णय लेना होगा।

13. इन विशेषताओं को ध्यान में रखते हुए, हमारा विचार है कि व्याख्या का मुद्दा, जिसे 8 मार्च 2022 के रेफरल आदेश द्वारा संविधान पीठ को भेजा गया है, को नीतिगत विचारों के सावधानीपूर्वक मूल्यांकन का इंतजार करना चाहिए, जो सरकार को यह तय करने में प्रभावित कर सकते हैं कि क्या मुकुंद देवांगन (पूर्वोक्त) में प्राप्त निर्णय को बदलना उचित है और यदि ऐसा है, तो आगे का रास्ता अलग-अलग हितों को ध्यान में रखते हुए अपनाया जाना चाहिए, जिनमें से कुछ को आदेश के पहले भाग में नोट किया गया है।

14. इसलिए, मुकुंद देवांगन (पूर्वोक्त), मामले में फैसले को पलटने से उत्पन्न होने वाले परिणामों को देखते हुए यह उचित होगा कि न्यायालय द्वारा व्याख्यात्मक अभ्यास शुरू

करने से पहले सरकार द्वारा पूरे मामले का मूल्यांकन किया जाए। एक बार न्यायालय को केंद्र सरकार के सुविचारित दृष्टिकोण से अवगत करा दिए जाने के बाद, संविधान पीठ के समक्ष कार्यवाही शुरू की जा सकती है।

15. हम केंद्र सरकार से अनुरोध करते हैं कि वह इस प्रक्रिया को दो महीने की अवधि के भीतर पूरा करे।

16. हम स्पष्ट करते हैं कि हमने 8 मार्च 2022 के रेफरल आदेश की योग्यता या मुकुंद देवांगन (पूर्वोक्त) में निर्णय की सत्यता पर कोई राय व्यक्त नहीं की है, जिस पर केंद्र सरकार के सुविचारित दृष्टिकोण को इस न्यायालय के समक्ष रखे जाने के बाद आगे की दलीलों का इंतजार किया जाएगा।

8. सरकार द्वारा किए जा रहे परामर्श प्रक्रिया के मद्देनजर, मामले को कई बार स्थगित किया गया। 16.4.2024 को, मोटर वाहन अधिनियम में प्रस्तावित संशोधनों पर एक नोट इस न्यायालय के समक्ष प्रस्तुत किया गया था। 21.8.2024 को, विद्वान अटॉर्नी जनरल, आर. वेंकटरमणी ने सुझाव दिया था कि मामले को या तो संसद के समक्ष संशोधनों को पेश किए जाने तक स्थगित कर दिया जाए या न्यायालय लंबित सुनवाई समाप्त कर सकता है। फिर हमने 21.8.2024 को आंशिक रूप से सुने गए मामले की सुनवाई की।

बी. बीमा कंपनियों की ओर से प्रस्तुतियाँ

9. हमने श्री तुषार मेहता, विद्वान सॉलिसिटर जनरल; श्री सिद्धार्थ दवे, श्री जयंत भूषण; सुश्री अर्चना पाठक दवे, श्री नीरज किशन कौल, विद्वान वरिष्ठ वकील; श्री अमित कुमार सिंह और श्री शिवम सिंह, बीमा कंपनियों की ओर से विद्वान वकील को सुना है। श्री पीबी सुरेश 'द सोसाइटी अगेंस्ट ड्रंक ड्राइविंग' के लिए सहायक हस्तक्षेपकर्ता के रूप में उपस्थित हुए।

9.1. श्री सिद्धार्थ दवे, विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता ने हमें मोटर वाहन अधिनियम और मोटर वाहन नियमों के उन प्रावधानों से अवगत कराया जो 'हल्के मोटर वाहनों' और 'परिवहन वाहनों' के बीच अंतर करते हैं।

9.2. वकील ने न्यायालय का ध्यान मोटर वाहन अधिनियम की धारा 3 की ओर आकर्षित किया, जिसमें मोटर वाहन चलाने के लिए 'ड्राइविंग लाइसेंस की आवश्यकता' निर्धारित की गई है। उन्होंने प्रावधान के दूसरे भाग का उल्लेख किया, जिसमें कहा गया है कि 'कोई भी व्यक्ति परिवहन वाहन नहीं चलाएगा...जब तक कि उसका ड्राइविंग लाइसेंस उसे ऐसा करने का विशेष अधिकार न दे।' यह तर्क दिया गया कि मुकुंद देवांगन (2017) ने इस बात को नज़रअंदाज़ कर दिया कि धारा 3 में 'परिवहन वाहन' का एक विशिष्ट उल्लेख था, जो यह दर्शाता है कि 'हल्के मोटर वाहन' के लाइसेंस का उपयोग 'परिवहन वाहन' चलाने के लिए नहीं किया जा सकता है।

9.3. श्री दवे ने आगे तर्क दिया कि परिवहन वाहनों के लिए लाइसेंस प्राप्त करने की पात्रता हल्के मोटर वाहनों की तुलना में अधिक कठोर है। चूंकि परिवहन वाहनों का उपयोग मुख्य रूप से यात्रियों और माल को ले जाने के लिए किया जाता है, इसलिए सड़क सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए अतिरिक्त आवश्यकता अनिवार्य है। एमवी अधिनियम की धारा 4 का हवाला देते हुए, जो आयु सीमा निर्धारित करती है, वकील ने इस बात पर प्रकाश डाला कि 'मोटर वाहनों' के लिए ड्राइविंग लाइसेंस हासिल करने की न्यूनतम आयु 18 वर्ष है, लेकिन 'परिवहन वाहन' चलाने के लिए, धारा 4(2) में प्रावधान है कि न्यूनतम आयु 20 वर्ष होगी। इसके अलावा, 'परिवहन वाहन' चलाने के लिए 'लर्नर लाइसेंस' के लिए भी अर्हता प्राप्त करने के लिए, धारा 7(1) में प्रावधान है कि उम्मीदवार के पास कम से कम एक वर्ष के लिए 'हल्के मोटर वाहन' के लिए ड्राइविंग लाइसेंस होना चाहिए।

9.4. धारा 8(3) के अनुसार परिवहन वाहन के लिए लर्नर लाइसेंस के लिए आवेदन करने वाले व्यक्ति को पंजीकृत चिकित्सक से मेडिकल प्रमाण पत्र प्रस्तुत करना होगा, जो परिवहन वाहन चलाने के लिए आवेदक की शारीरिक उपयुक्तता को प्रमाणित करता हो। हालांकि, हल्के मोटर वाहन के मामले में ऐसी आवश्यकता नहीं है, जिसके लिए केवल स्व-घोषणा ही पर्याप्त है। इसके अतिरिक्त, मोटर वाहन अधिनियम की धारा 15 का दूसरा प्रावधान यह निर्धारित करता है कि परिवहन वाहनों के लिए ड्राइविंग लाइसेंस के नवीनीकरण के लिए भी मेडिकल प्रमाण पत्र आवश्यक है। धारा 9(4) के अनुसार परिवहन वाहन लाइसेंस के लिए आवेदक के पास ड्राइविंग स्कूल या प्रतिष्ठान से ड्राइविंग प्रमाण पत्र होना चाहिए। यह भी कहा गया कि धारा 10 में 1994 के संशोधन ने चार श्रेणियों (i) 'मध्यम माल वाहन', (ii) 'मध्यम यात्री वाहन', (iii) 'भारी माल वाहन' और (iv) 'भारी यात्री वाहन' को मोटर वाहन अधिनियम की धारा 10(2)(ई) के तहत 'परिवहन वाहन' की एकल श्रेणी में विलय कर दिया। वहीं दूसरी ओर धारा 10(2)(डी) 'हल्के मोटर वाहन' की एक अलग श्रेणी का प्रावधान करती है। इसलिए, अलग-अलग श्रेणियों को बनाए रखना 1994 के संशोधन द्वारा धारा 10(2) के तहत 'परिवहन वाहन' और 'हल्के मोटर वाहन' का तात्पर्य है कि दोनों वर्ग समान नहीं हैं, और 'हल्के मोटर वाहन' का लाइसेंस धारक 'परिवहन वाहन' चलाने के लिए पात्र नहीं है। वकील का तर्क है कि अलग लाइसेंस अनिवार्य होगा।

9.5. विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता श्री जयंत भूषण ने तर्क दिया कि मुकुंद देवांगन (2017) ने दो महत्वपूर्ण मामलों में गलती की। फैसले में धारा 3 की अनदेखी की गई, जो 'परिवहन वाहन' चलाने के लिए अलग से अनुमोदन अनिवार्य करती है। नाथी देवी बनाम राधा देवी गुप्ता के फैसले पर भरोसा किया गया, जहां यह माना गया कि 'विधानमंडल द्वारा इस्तेमाल किए गए प्रत्येक शब्द को प्रभावी बनाने का प्रयास किया जाना चाहिए।' इसलिए, यह अनुमान लगाया गया कि अदालत को अपनी व्याख्या में धारा 3 के किसी भी हिस्से की अवहेलना नहीं करनी चाहिए।

9.6. मुकुंद देवांगन (2017) श्री भूषण के अनुसार गलत होने का दूसरा कारण यह था कि यह एमवी अधिनियम के भीतर विशेष प्रावधानों के बजाय सामान्य कानून पर केंद्रित था। इसलिए यह तर्क दिया गया कि यह एक सर्वविदित सिद्धांत है कि सामान्य विशेष (जनरलिया स्पेशलिबस नॉन डेरोगेंट) को ओवरराइड नहीं करेगा और विशेष सामान्य (स्पेशलिया जनरलिबस डेरोगेंट) को अवहेलना (override) करेगा। यह

बताया गया कि धारा 10(2) स्पष्ट रूप से 'परिवहन वाहनों' और एलएमवी के बीच अंतर करती है, उन्हें अलग-अलग श्रेणियों के रूप में मानती है। मुकुंद देवांगन (2017) ने गलती से 'परिवहन वाहनों' को 'हल्के मोटर वाहनों' की व्यापक श्रेणी में शामिल कर लिया। यह भी तर्क दिया गया कि परिवहन वाहन लाइसेंस प्राप्त करने की आवश्यकताएं अलग और अधिक कठोर हैं क्योंकि परिवहन वाहनों के चालकों को स्कूली बच्चों और अजनबियों सहित यात्रियों की सुरक्षा सौंपी जाती है, जो परिवहन वाहन के चालक पर अपना भरोसा रखते हैं।

9.7. अपनी बारी में, विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता श्री नीरज किशन कौल ने इस बात पर जोर दिया कि धारा 2(21) के तहत हल्के मोटर वाहनों की परिभाषा के अंतर्गत 7500 किलोग्राम से कम वजन वाले परिवहन वाहनों का वर्गीकरण वजन के आधार पर एक व्यापक परिभाषा है। उन्होंने तर्क दिया कि इस वर्गीकरण का यह अर्थ नहीं है कि मोटर वाहन अधिनियम के तहत लाइसेंसिंग व्यवस्था भी वजन के आधार पर निर्धारित होती है। अधिवक्ता के अनुसार, मोटर वाहन अधिनियम के तहत लाइसेंसिंग वाहन के इच्छित 'उपयोग' से जुड़ी हुई है। धारा 2(47) में परिवहन वाहन की परिभाषा पर विशेष ध्यान आकर्षित किया गया, जो 'सार्वजनिक सेवा वाहन', 'माल गाड़ी', 'शैक्षणिक संस्थान बस' या 'निजी सेवा वाहन' को संदर्भित करता है। श्री कौल ने तर्क दिया कि इनमें से प्रत्येक श्रेणी के लिए अलग-अलग परिभाषा में एक सामान्य कारक है, प्रत्येक प्रावधान में 'उपयोग', 'उपयोग किया गया या उपयोग के लिए अनुकूलित', 'उपयोग के लिए निर्मित या अनुकूलित' जैसे शब्दों का उपयोग किया गया है। इससे पता चलता है कि लाइसेंसिंग योजना उपयोग पर आधारित है न कि वाहन के वजन पर।

9.8. श्री तुषार मेहता, विद्वान सॉलिसिटर जनरल ने प्रस्तुत किया कि धारा 2(21) के तहत परिभाषा जिसमें परिवहन वाहन शामिल हैं, एक अलग व्यवस्था के लिए है, जिसे एमवी अधिनियम की धारा 113 और 115 के तहत निर्धारित किया गया है। ये धाराएँ अध्याय VII में निहित हैं जिसका शीर्षक 'यातायात नियंत्रण' है और यह 'वजन की सीमा और उपयोग की सीमाएँ' और 'वाहनों के उपयोग को प्रतिबंधित करने की शक्ति' से संबंधित है। इस संदर्भ में, विशिष्ट वजन के वाहनों को कुछ सड़कों या क्षेत्रों से प्रतिबंधित किया जा सकता है, जिससे वजन एक प्रासंगिक कारक बन जाता है। एलएमवी की उक्त परिभाषा के तहत, 'वजन' को केवल 'रोड टैक्स' निर्धारित करने के उद्देश्य से 'एलएमवी' और 'परिवहन' वाहनों के बीच सीमांकन के लिए एक कारक के रूप में रखा गया है। नियमों के नियम 31(2) और नियम 31(3) क्रमशः 'गैर-परिवहन' और 'परिवहन' वाहनों के लिए ड्राइवरों को प्रशिक्षित करने के लिए पाठ्यक्रम निर्धारित करते हैं। यह प्रस्तुत किया गया कि उक्त पाठ्यक्रम समान नहीं हैं। इसके अलावा, मोटर वाहन अधिनियम में यह प्रावधान है कि गैर-परिवहन वाहनों के लिए प्रशिक्षण की न्यूनतम अवधि 21 दिन से कम नहीं होगी, जबकि परिवहन वाहनों के लिए प्रशिक्षण की न्यूनतम अवधि 30 दिन से कम नहीं होगी।

9.9. अपनी बारी में, विद्वान वरिष्ठ वकील सुश्री अर्चना पाठक दवे ने बेंच के समक्ष 7450 किलोग्राम वजन वाली बस की तस्वीर पेश की, जो 7500 किलोग्राम की सीमा से थोड़ा कम है। उन्होंने तर्क दिया कि यदि स्कूल बस को लाइट मोटर व्हीकल लाइसेंस रखने वाले व्यक्ति द्वारा चलाया जाता है, तो यह बहुत जोखिम भरा हो सकता है। यह दावा किया गया कि वजन लाइसेंस के लिए निर्धारण कारक नहीं होना चाहिए, बल्कि यह करें, परमिट और अन्य नियामक विचारों जैसे संदर्भों में प्रासंगिक हो सकता है। सुश्री दवे ने बताया कि मुकुंद देवांगन (2017) एलएमवी लाइसेंस धारकों के लिए परिवहन वाहन चलाने के लिए फॉर्म

7 अनुमोदन की आवश्यकता को स्वीकार करने में विफल रहे। यह अनुमोदन महत्वपूर्ण है, क्योंकि एलएमवी लाइसेंस धारक कानूनी रूप से इसके बिना परिवहन वाहन नहीं चला सकते हैं। इसके अलावा, धारा 9(6) में वाहन के प्रकार के लिए विशिष्ट योग्यता परीक्षण की आवश्यकता होती है, जिससे एमवी अधिनियम की नियामक सुसंगतता बनाए रखने के लिए एलएमवी और परिवहन वाहनों के लिए अलग-अलग लाइसेंस की आवश्यकता होती है।

9.10. श्री पी.बी. सुरेश, हस्तक्षेपकर्ता - सोसाइटी अगेंस्ट ड्रंकन ड्राइविंग, एक एनजीओ का प्रतिनिधित्व करने वाले विद्वान वकील ने तर्क दिया कि सड़क सुरक्षा को एक मौलिक अधिकार माना जाता है। उन्होंने तर्क दिया कि मुकुंद देवांगन (2017) में दिए गए फैसले ने अप्रशिक्षित ड्राइवरों को परिवहन वाहन चलाने की अनुमति देकर असुरक्षित सड़कों को बढ़ावा दिया है। यह प्रस्तुत किया गया कि एमवी अधिनियम की धारा 7 में एक व्यक्ति की आवश्यकता होती है परिवहन वाहन के लिए लर्नरलाइसेंस प्राप्त करने के लिए कम से कम एक वर्ष के लिए ड्राइवर का लाइसेंस रखना, जो एक महत्वपूर्ण सुरक्षा उपाय है।

9.11. विद्वान वकील श्री शिवम सिंह ने तर्क दिया कि मोटर वाहन बीमा पॉलिसियों ने केवल तभी पर्याप्त जोखिम कवरेज सुनिश्चित किया था जब दुर्घटनाएँ ऐसे वाहनों के कारण हुई थीं जिनके लिए ड्राइवरों के पास वैध लाइसेंस थे। हालाँकि, मुकुंद देवांगन (2017) में, इस अदालत ने वैधानिक उद्देश्यों के लिए वाहन के उपयोग के बजाय वाहन के वजन को एक प्रासंगिक पैमाने के रूप में संदर्भित किया। नतीजतन, न्यायिक निर्णयों के माध्यम से बीमा कवरेज को उन मामलों तक बढ़ाया जाना था जहाँ एलएमवी लाइसेंस वाले ड्राइवर अपने लाइसेंस परमिट के बाहर वाहन चला रहे थे।

सी. दावेदारों की ओर से प्रस्तुतियाँ

10. दावेदारों की ओर से, हमने विद्वान वरिष्ठ वकील सुश्री अनिता शेनॉय और श्री देवव्रत, श्री कौस्तुभ शुक्ला और श्री अनुज भंडारी के संबंधित प्रस्तुतियाँ सुनी हैं। मुकुंद देवांगन (2017) में व्याख्या का समर्थन करते हुए वकील का तर्क है कि एमवी अधिनियम के तहत वाहनों को उनके वजन के अनुसार विभेदित किया जाता है। उनका तर्क है कि धारा 2(21) में 'हल्के मोटर वाहन' की परिभाषा एक समावेशी परिभाषा है, जिसमें परिवहन वाहनों सहित कई प्रकार के वाहन शामिल हैं, जिनका वजन 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है।

10.1. विद्वान वकील, श्री देवव्रत ने तर्क दिया कि एमवी अधिनियम के तहत लाइसेंसिंग प्रणाली, मोटर वाहनों को दो प्राथमिक समूहों में वर्गीकृत करती है, अर्थात् हल्के और भारी श्रेणियाँ - क्रमशः एलएमवी (LMV) और एचएमवी (HMV)। यह तर्क दिया गया कि यदि किराए पर इस्तेमाल की जाने वाली मोटरसाइकिल, जिसका वजन 200 किलोग्राम से कम है, परिवहन वाहनों की श्रेणी में आती है, तो रैपिडो जैसे प्लेटफॉर्म पर चलने वाले अनगिनत ड्राइवरों को किराए पर बाइक की सेवा (bike-or-hire service) के लिए नए लाइसेंस प्राप्त करने की आवश्यकता होगी, यदि मुकुंद देवांगन (2017) को खारिज कर दिया जाता है।

10.2. दावेदारों की ओर से बहस करने वाले विद्वान वकील श्री अनुज भंडारी ने हमें एमवी अधिनियम के तहत "परिवहन वाहनों" को एक वर्ग के रूप में शामिल करने के इतिहास से अवगत कराया। यह प्रस्तुत

किया गया कि पिछले 34 वर्षों से देश में वाहन के वजन के आधार पर लाइसेंस दिए जा रहे हैं। आज भी, फॉर्म 2 में वजन के आधार पर लाइसेंस देने का उल्लेख है, जिसमें रोड रोलर्स, ई-रिक्शा या मोटरसाइकिल जैसे वाहनों के लिए अपवाद बनाए गए हैं। उन्होंने बताया कि मूल कानून में चार प्रकार के वाहनों की पहचान की गई थी: (i) मध्यम माल वाहन, (ii) मध्यम यात्री वाहन, (iii) भारी माल वाहन और (iv) भारी यात्री वाहन। एमवी अधिनियम में 1994 के संशोधनों के साथ, इन श्रेणियों को "परिवहन वाहनों" के एकल वर्गीकरण में शामिल कर दिया गया। इस पर आगे बढ़ते हुए, श्री भंडारी ने तर्क दिया कि एमवी अधिनियम के तहत "परिवहन वाहनों" का मतलब मध्यम और भारी वाहन है। इसलिए, एलएमवी लाइसेंस वाले व्यक्ति 7500 किलोग्राम से कम वजन वाले हल्के परिवहन वाहन चलाने के हकदार हैं। जबकि, मेडिकल सर्टिफिकेट और अनुभव की अतिरिक्त आवश्यकताएं केवल उन मध्यम और भारी परिवहन वाहनों पर लागू होंगी जो 7,500 किलोग्राम की वजन सीमा से अधिक हैं। यह तर्क दिया गया कि संसद ने लाइसेंसिंग योजना को 'सरल' बनाने के लिए चार श्रेणियों को 'परिवहन वाहनों' की एक ही श्रेणी में विलय करके नामकरण बदल दिया।

10.3. विद्वान अधिवक्ता श्री कौस्तुभ शुक्ला ने कहा कि धारा 2 में सभी परिभाषाओं को ध्यानपूर्वक पढ़ने से यह स्पष्ट हो जाएगा कि परिभाषाएँ मुख्यतः निम्नानुसार विभाजित हैं:

“क. वाहन की श्रेणी, जिसमें वजन का अनिवार्य रूप से उल्लेख किया गया है: एलएमवी [धारा 2(21)] 7500 किलोग्राम तक, एचएमवी (यात्री/माल) [धारा 2(16) और धारा 2(17)] 12000 किलोग्राम से अधिक, एमएमवी (यात्री/माल) [धारा 2(23) और धारा 2(24)] 7500 से 12000 किलोग्राम के बीच।

ख. वाहन का प्रकार या नाम (विवरण), जिसमें वजन का कोई संदर्भ नहीं था: [धारा 2(7), 2(11), 2(14), 2(22), 2(25), 2(27), 2(28), 2(29), 2(33), 2(39), 2(40), 2(43), 2(44), 2(46), 2(47)]।”

वकील के अनुसार, विधानमंडल का इरादा वाहनों के वजन के आधार पर वाहनों का सीमांकन करना था, न कि उनके विवरण के आधार पर। इस प्रकार, उनके अनुसार, स्पष्टता सुनिश्चित करने के लिए संपूर्ण लाइसेंसिंग योजना में वजन वर्गीकरण को ध्यान में रखना चाहिए। पहले के असंशोधित अधिनियम ने वजन सीमा 6000 किलोग्राम निर्धारित की थी जिसे 1994 के संशोधन के माध्यम से 7500 किलोग्राम तक बढ़ा दिया गया था। इसलिए, विधानमंडल का इरादा वाहनों के वजन के आधार पर वाहनों का सीमांकन करना था, न कि वाहन के विवरण के आधार पर। यह भी तर्क दिया गया कि अधिनियम और नियमों, अनुसूचियों या प्रपत्रों के बीच टकराव की स्थिति में, अधिनियम के प्रावधानों को प्राथमिकता दी जाएगी। इस न्यायालय के अफाली फार्मास्यूटिकल्स लिमिटेड बनाम महाराष्ट्र राज्य⁸ के निर्णय पर भरोसा किया गया।

10.4 सुश्री अनिता शेनॉय, विद्वान वरिष्ठ वकील ने अतिरिक्त रूप से तर्क दिया कि मुकुंद देवांगन (2017) के आधार पर, ऑटो चालकों को पिछले 6 वर्षों से हल्के मोटर वाहन के लिए ड्राइविंग लाइसेंस रखते हुए टैक्सी और मोटर कैब चलाने की अनुमति दी गई थी। इस पर पुनर्विचार केवल बीमा कवरेज का मुद्दा नहीं है, बल्कि यह सीधे तौर पर हल्के मोटर वाहन लाइसेंस के साथ परिवहन वाहन चलाने वालों की आजीविका को प्रभावित करेगा। व्याख्यात्मक अभ्यास के लिए भारत के संविधान के अनुच्छेद 19(1)(जी) के तहत उनके अधिकारों को भी ध्यान में रखा जाना चाहिए।

डी. मुद्दे

11. उपरोक्त प्रस्तुतियों में से, निम्नलिखित विशिष्ट मुद्दे हमारे विचारार्थ आते हैं:

(i) क्या धारा 10(2)(डी) के अनुसार एलएमवी लाइसेंस (7,500 किलोग्राम से कम सकल वाहन भार वाले वाहनों के लिए) रखने वाला चालक, जो 'हल्के मोटर वाहन' को निर्दिष्ट करता है, एमवी अधिनियम की धारा 10(2)(ई) के तहत विशेष प्राधिकरण प्राप्त किए बिना 'परिवहन वाहन' संचालित कर सकता है, विशेष रूप से 'परिवहन वाहन' श्रेणी के लिए;

(ii) क्या धारा 3(1) का दूसरा भाग जो 'परिवहन वाहन' के लिए ड्राइविंग लाइसेंस की आवश्यकता पर जोर देता है, मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2(21) में एलएमवी की परिभाषा को रद्द करता है? क्या मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2(21) में निहित एलएमवी की परिभाषा मोटर वाहन अधिनियम और मोटर वाहन नियमों के तहत लाइसेंसिंग ढांचे से संबंधित नहीं है;

(iii) क्या एमवी अधिनियम और एमवी नियमों में 'परिवहन वाहनों' के लिए निर्धारित अतिरिक्त पात्रता मानदंड उन लोगों पर लागू होंगे जो 7,500 किलोग्राम से कम वजन वाले वाहन चलाने के इच्छुक हैं और जिन्होंने एमवी अधिनियम की धारा 10(2)(डी) के तहत एलएमवी वर्ग के लिए लाइसेंस प्राप्त किया है;

(iv) 1994 के अधिनियम 54 के आधार पर 14.11.1994 से किए गए संशोधन का क्या प्रभाव है, जिसके तहत धारा 10 में खंड (ई) से (एच) के तहत चार वर्गों को धारा 10(2)(ई) में 'परिवहन वाहन' के एकल वर्ग से प्रतिस्थापित किया गया है?

(v) क्या मुकुंद देवांगन (2017) में लिया गया निर्णय मोटर वाहन अधिनियम और मोटर वाहन नियमों के कुछ प्रावधानों पर ध्यान न देने के कारण अनुचित है?

ई. चर्चा

(i) मोटर वाहन अधिनियम, 1988 का उद्देश्य

12. मोटर वाहन अधिनियम 1988 के अधिनियमन से पहले, मोटर वाहनों को नियंत्रित करने वाला कानूनी ढांचा मोटर वाहन अधिनियम, 1939 पर आधारित था, जिसे अंग्रेजी सड़क यातायात अधिनियम, 1930 से शामिल किया गया था। जनवरी 1984 में, मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के सभी प्रावधानों की समीक्षा करने और आवश्यक संशोधनों का प्रस्ताव करने के लिए एक कार्य समूह का गठन किया गया था। इसका परिणाम मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के अधिनियमन के रूप में सामने आया, जिसमें तब से कई

संशोधन हुए हैं। मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के उद्देश्यों और कारणों का विवरण नीचे संदर्भ के लिए उद्धृत किया गया है:

2. राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति, राष्ट्रीय पुलिस आयोग, सड़क सुरक्षा समिति, कम शक्ति वाले दोपहिया वाहन समिति, तथा विधि आयोग जैसी विभिन्न समितियों ने सड़क परिवहन के विभिन्न पहलुओं पर विचार किया है। उन्होंने इस कानून को अद्यतन, सरलीकृत और युक्तिसंगत बनाने की सिफारिश की है। संसद के कई सदस्यों ने मोटर वाहन अधिनियम, 1939 की व्यापक समीक्षा करने का भी आग्रह किया है, ताकि इसे आधुनिक समय की आवश्यकताओं के अनुरूप बनाया जा सके।

3. इसलिए, जनवरी, 1984 में मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के सभी प्रावधानों की समीक्षा करने तथा मौजूदा अधिनियम के स्थान पर एक व्यापक कानून के लिए मसौदा प्रस्ताव प्रस्तुत करने हेतु एक कार्य समूह का गठन किया गया। इस कार्य समूह ने विभिन्न निकायों और संस्थानों जैसे केंद्रीय सड़क परिवहन संस्थान (सीआईआरटी), ऑटोमोटिव रिसर्च एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एआरएआई) तथा निर्माताओं और सामान्य परिवहन संगठनों सहित अन्य परिवहन संगठनों द्वारा पूर्व में दिए गए सुझावों और सिफारिशों को ध्यान में रखा। सार्वजनिक कार्य समूह की सिफारिशों पर राज्य सरकारों की टिप्पणियां प्राप्त करने के अलावा, इन पर सभी राज्यों और केंद्र शासित प्रदेशों के परिवहन मंत्रियों की विशेष रूप से बुलाई गई बैठक में चर्चा की गई। सुझाए गए कुछ महत्वपूर्ण संशोधन निम्नलिखित बातों का ध्यान रखने से संबंधित थे -

- (क) देश में वाणिज्यिक वाहनों और निजी वाहनों की संख्या में तेजी से वृद्धि;
- (ख) मोटर वाहन क्षेत्र में उच्च प्रौद्योगिकी को अपनाने को प्रोत्साहित करने की आवश्यकता;
- (ग) कम से कम बाधाओं के साथ यात्री और माल का अधिक से अधिक प्रवाह ताकि अलगाव के द्वीप न बनें जिससे क्षेत्रीय या स्थानीय असंतुलन पैदा हो;
- (घ) सड़क सुरक्षा मानकों और प्रदूषण नियंत्रण उपायों, खतरनाक और विस्फोटक सामग्रियों के परिवहन के मानकों के प्रति चिंता;
- (ङ) सड़क परिवहन क्षेत्र में निजी क्षेत्र के संचालन के लिए प्रक्रिया का सरलीकरण और नीति उदारीकरण; और
- (च) यातायात अपराधियों पर नज़र रखने के प्रभावी तरीकों की आवश्यकता।

13. उद्देश्यों और कारणों के कथन के अनुसार, महत्वपूर्ण प्रावधान निम्नलिखित को संबोधित करते हैं:

- “(क) कुछ परिभाषाओं को युक्तिसंगत बनाना, जिसमें नए प्रकार के वाहनों की कुछ नई परिभाषाएँ शामिल की गई हैं;
- (ख) ड्राइविंग लाइसेंस देने और उसकी वैधता की अवधि से संबंधित सख्त प्रक्रियाएँ;
- (ग) मोटर वाहनों के घटकों और भागों के लिए मानक निर्धारित करना;
- (घ) प्रदूषण नियंत्रण उपकरणों के लिए मानक;
- (ङ) अधिकृत परीक्षण केंद्रों द्वारा वाहनों के फिटनेस प्रमाण पत्र जारी करने का प्रावधान;
- (च) पंजीकरण चिहनों की प्रणाली को अद्यतन करने के लिए सक्षम प्रावधान;
- (छ) गैर-राष्ट्रीयकृत मार्गों पर स्टेज कैरिज परमिट, अखिल भारतीय पर्यटक परमिट और मालवाहक वाहनों के लिए राष्ट्रीय परमिट देने की उदार योजनाएँ;

- (ज) सामान्य बीमा निगम द्वारा सोलटियम योजना का प्रशासन;
- (झ) “गलती रहित देयता” और हिट एंड रन मोटर दुर्घटनाओं के मामलों में बड़े हुए मुआवजे का प्रावधान;
- (ञ) बीमाकर्ता द्वारा मोटर दुर्घटनाओं के पीड़ितों को वास्तविक देयता की सीमा तक मुआवजे के भुगतान का प्रावधान चाहे वाहन किसी भी श्रेणी के हो
- (ट) ड्राइविंग लाइसेंस और वाहन पंजीकरण के लिए राज्य रजिस्ट्रारों का रखरखाव;
- (ठ) सड़क सुरक्षा परिषदों का गठन।

6. विधेयक में कुछ अपराधों के मामलों में अधिक निवारक दंड का प्रावधान करने का भी प्रावधान है।

14. उपर्युक्त से यह पता चलता है कि मोटर वाहन अधिनियम, 1988 का अधिनियमन, अन्य बातों के साथ-साथ, देश में वाहनों की तेजी से बढ़ती संख्या, सड़क क्षेत्र के विकास और मोटर वाहन क्षेत्र में उन्नत प्रौद्योगिकी को अपनाने को बढ़ावा देने की आवश्यकता से प्रेरित था। यह भी ध्यान रखना आवश्यक है कि विधि आयोग ने, विशेष रूप से, अपनी रिपोर्ट संख्या 85⁹, 106¹⁰, 119¹¹ और 149¹² में मोटर वाहन अधिनियम, 1939 और मोटर वाहन अधिनियम, 1988

के प्रावधानों के संबंध में विभिन्न सिफारिशों की थीं। मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के उद्देश्य को और अधिक समझने के लिए, हम विधि आयोग की 149 वीं रिपोर्ट का संदर्भ ले सकते हैं, जिसका शीर्षक है 'मोटर वाहन अधिनियम, 1988 में कुछ कमियों को दूर करना', जिसमें मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के तहत मुआवजे की मांग करने में पीड़ितों और उनके परिवारों के सामने आने वाली चुनौतियों और सड़क दुर्घटनाओं की बढ़ती आवृत्ति को निम्नलिखित शब्दों में नोट किया गया है:-

“मोटर वाहनों से होने वाली दुर्घटनाओं की आवृत्ति और ऐसी दुर्घटनाओं के पीड़ितों और आश्रितों की दयनीय स्थिति कई मामलों में सर्वोच्च न्यायालय द्वारा टिप्पणी का विषय रही है। हाल के वर्षों में देश में सड़क दुर्घटनाओं की संख्या में और अधिक चिंताजनक वृद्धि हुई है। लगभग हर दिन समाचार पत्रों में सड़क दुर्घटनाओं की दुखद कहानियाँ पढ़ने को मिलती हैं। इसलिए ऐसी व्यवस्था को सुव्यवस्थित करने की तत्काल आवश्यकता है जिसके माध्यम से पीड़ितों या उनके कानूनी प्रतिनिधियों को ऐसी दुर्घटनाओं में उनके नुकसान की भरपाई की जाती है ताकि उन्हें हुई क्षति के लिए शीघ्रता से उचित राशि मिल सके। यह सर्वत्र महसूस किया जाता है कि मोटर दुर्घटनाओं के पीड़ित और उनके कानूनी प्रतिनिधि, जहां दुर्घटना घातक होती है, दुर्भाग्यपूर्ण घटना के परिणामस्वरूप गंभीर रूप से पीड़ित होने के अलावा, अदालत की प्रक्रिया के माध्यम से उन्हें मिलने वाले हर्जाने को प्राप्त करने के लिए कई वर्षों तक कानूनी लड़ाई की पीड़ा और अनिश्चितताओं के अधीन होते हैं। हाल ही में, लोक अदालतों ने इस तरह के मामलों का निपटारा किया जा रहा है, लेकिन यह पाया गया है कि पीड़ित या उनके कानूनी प्रतिनिधि उनके द्वारा दावा किए गए हर्जाने में से मामूली राशि से संतुष्ट होने के लिए मजबूर हैं। ऐसे व्यक्तियों के पास विवाद को निपटाने के अलावा कोई दूसरा विकल्प नहीं है क्योंकि वे नहीं जानते कि उन्हें मुआवजा पाने के लिए कितने और वर्षों तक मुकदमा लड़ना होगा और अन्य संबंधित मामलों की पृष्ठभूमि में, विधि आयोग ने मोटर वाहन अधिनियम से संबंधित कुछ समस्याओं का समाधान खोजने और उस पर अपनी उचित सिफारिशें देने का काम स्वतः शुरू किया है।”

15. मोटर वाहन अधिनियम, 1988 मूल रूप से एक सामाजिक कल्याण कानून है¹³ जिसका उद्देश्य पीड़ितों और उनके परिवारों को सड़क दुर्घटनाओं से होने वाले नुकसान या चोट के लिए मुआवज़ा प्राप्त करने के लिए एक रास्ता प्रदान करना है। इसके अतिरिक्त, लाइसेंसिंग और यातायात उल्लंघन के लिए दंड से संबंधित इसके प्रावधान सड़क सुरक्षा को बढ़ावा देने के व्यापक उद्देश्य की पूर्ति करते हैं। एक कल्याणकारी कानून होने के नाते, इसकी व्याख्या इस तरह से की जानी चाहिए कि दावेदारों को कानून के लाभ से वंचित न किया जाए। इसके प्रावधानों की किसी भी व्याख्या में दोहरे उद्देश्य को प्रतिबिंबित करना चाहिए, न केवल सड़क दुर्घटनाओं के पीड़ितों के लिए समय पर मुआवज़ा और राहत सुनिश्चित करने के लिए एक तंत्र के रूप में, बल्कि समग्र सड़क सुरक्षा को बढ़ावा देने के लिए भी।

16. इस संदर्भ में मुद्दा यह है कि क्या एलएमवी (LMV) लाइसेंस रखने वाला व्यक्ति कानूनी रूप से परिवहन वाहन चला सकता है, यदि वह 7,500 किलोग्राम की निर्धारित वजन सीमा के अंतर्गत आता है। इस मुद्दे की उत्पत्ति 'लाइट मोटर वाहन' चलाने के लिए लाइसेंस रखने वाले व्यक्तियों द्वारा संचालित 'परिवहन वाहनों' से जुड़ी दुर्घटनाओं के लिए बीमा कंपनियों द्वारा दावों के भुगतान के संबंध में विवादों से उपजी है। इस न्यायालय के समक्ष प्रश्न वैधानिक व्याख्या का नहीं है, बल्कि इसमें सड़क सुरक्षा और जन कल्याण की चिंताएँ भी शामिल हैं। किसी भी कानून की व्याख्या करते समय, कानून के उद्देश्य और उद्देश्य के साथ-साथ उसके पीछे के अंतर्निहित कारण और भावना पर नज़र रखना हमेशा समझदारी भरा होता है। हालाँकि, हम नीतिगत क्षेत्र में अतिक्रमण न करने के प्रति सचेत हैं, जो अनिवार्य रूप से विधायिका का विशेषाधिकार है। विधायिका व्यापक सामाजिक, आर्थिक और सुरक्षा संबंधी विचारों की जाँच करने के लिए विशिष्ट रूप से स्थित है, जो परिवहन नीति का आधार हैं और कानून में कोई भी बदलाव व्यापक सार्वजनिक चर्चा और विश्लेषण में निहित होना चाहिए। एमवी अधिनियम के व्यापक उद्देश्य को ध्यान में रखते हुए, आइए अब वैधानिक योजना पर चर्चा करें।

(III) एमवी अधिनियम और एमवी नियमों का संक्षिप्त अवलोकन

17. यह वैधानिक व्याख्या का एक मूलभूत सिद्धांत है कि 'निर्माण सभी भागों को एक साथ करके किया जाना चाहिए, न कि केवल एक भाग को'¹⁴। किसी कानून में किसी निश्चित प्रावधान का अर्थ समझने का प्रयास करते समय, उस प्रावधान को संपूर्ण विधायी ढांचे के व्यापक संदर्भ में विचार करना आवश्यक है। संदर्भ में कई अन्य महत्वपूर्ण आयाम शामिल हैं। सबसे पहले, इसमें कानून को समग्र रूप से पढ़ना शामिल है। दूसरा, किसी भी पिछले कानून को ध्यान में रखना भी महत्वपूर्ण है जो समान हैं। तीसरा, कानून के सामान्य दायरे और उद्देश्य की व्यापक समझ आवश्यक है। अंत में, किसी भी वैधानिक प्रावधान की व्याख्या करने का एक महत्वपूर्ण पहलू यह भी है कि कानून किस तरह की कमी को संबोधित करना चाहता है¹⁵। इसलिए, एक सूक्ष्म और गहन व्याख्या कानूनी सिद्धांतों के आवेदन में स्पष्टता और स्थिरता प्रदान करेगी।

18. इस संबंध में न्यायमूर्ति जी.पी. सिंह ने अपने मौलिक ग्रंथ 'संविधि की व्याख्या'¹⁶ में यह कहा था:

“यह नियम अब दृढ़ता से स्थापित हो चुका है कि विधानमंडल की मंशा को कानून को समग्र रूप से पढ़कर ही जाना चाहिए। इस नियम को विस्काउंट सिमोंड्स द्वारा "प्राथमिक नियम" के रूप में संदर्भित किया जाता है; हैरो के लॉर्ड सोमरवेल द्वारा एक "अनिवार्य नियम"; और बी.के. मुखर्जी द्वारा एक

"स्थायी नियम"। लॉर्ड हेल्सबरी ने कहा, "मैं सहमत हूँ कि आपको पूरे दस्तावेज़ को

देखना चाहिए क्योंकि इसमें अशुद्धि और असंगति हो सकती है; यदि आप कर सकते हैं, तो आपको यह पता लगाना चाहिए कि दस्तावेज़ का अर्थ क्या है ताकि इसे बनाने वाले के इरादे को प्रभावी बनाया जा सके।"

19. आइए अब हम मोटर वाहन अधिनियम और मोटर वाहन नियमों के वैधानिक ढांचे को ध्यान में रखकर और समझकर शुरुआत करें। मोटर वाहन अधिनियम के सभी अध्यायों का संक्षिप्त विवरण नीचे दिया गया है:

अध्याय I- परिभाषाएँ

अध्याय II- मोटर वाहनों के चालकों का लाइसेंस

अध्याय III- स्टेज कैरिज के कंडक्टरों का लाइसेंस

अध्याय IV- मोटर वाहनों का पंजीकरण

अध्याय V- परिवहन वाहनों का नियंत्रण

अध्याय VI- राज्य परिवहन उपक्रमों से संबंधित विशेष प्रावधान

अध्याय VII- मोटर वाहनों का निर्माण, उपकरण और रखरखाव

अध्याय VIII- यातायात का नियंत्रण

अध्याय IX- अस्थायी रूप से भारत छोड़ने या आने वाले मोटर वाहन

अध्याय XI- तीसरे पक्ष के जोखिमों के विरुद्ध मोटर वाहनों का बीमा

अध्याय XII- दावा न्यायाधिकरण

अध्याय XIII- अपराध, दंड और प्रक्रिया

अध्याय XIV- विविध

20. मोटर वाहन नियमों में निम्नलिखित अध्याय शामिल हैं:

अध्याय I- प्रारंभिक

अध्याय II- मोटर वाहनों के चालकों का लाइसेंस

अध्याय III- मोटर वाहनों का पंजीकरण

अध्याय IV- परिवहन वाहनों का नियंत्रण

अध्याय V- मोटर वाहनों का निर्माण, उपकरण और रखरखाव

अध्याय VI- यातायात का नियंत्रण

अध्याय VII- तीसरे पक्ष के जोखिमों के विरुद्ध मोटर वाहनों का बीमा

अध्याय VIII- अपराध, दंड और प्रक्रिया

अध्याय IX- अच्छे व्यक्ति की परख और जांच

21. इस मुद्दे को प्रभावी ढंग से संबोधित करने के लिए, यह न्यायालय मुख्य रूप से मोटर वाहन अधिनियम के अध्याय II और मोटर वाहन नियमों से संबंधित है, जो मोटर वाहनों के चालकों के लाइसेंस से संबंधित है। मोटर वाहन नियमों से जुड़े ड्राइविंग लाइसेंस से संबंधित फॉर्म का भी संदर्भ लिया जा सकता है। मोटर वाहन अधिनियम के अध्याय II में ड्राइविंग लाइसेंस की आवश्यकता, आयु सीमा, मोटर वाहनों के मालिकों की जिम्मेदारी, ड्राइविंग लाइसेंस रखने पर प्रतिबंध और कुछ वाहनों के लिए लर्नर लाइसेंस देने पर प्रतिबंध से संबंधित प्रावधान शामिल हैं। धारा 8 और धारा 9 में क्रमशः लर्नर लाइसेंस और ड्राइविंग लाइसेंस के अनुदान के लिए आवेदन से संबंधित प्रावधान हैं। धारा 10 जो हमारे उद्देश्य के लिए महत्वपूर्ण है, वह 'ड्राइविंग लाइसेंस के रूपों और सामग्री' से संबंधित है। अध्याय II में ड्राइविंग लाइसेंस में अतिरिक्त प्रावधान, मोटर वाहन चलाने में शिक्षा देने के लिए स्कूलों या प्रतिष्ठानों के लाइसेंसिंग और विनियमन, लाइसेंस की वैधता अवधि, नवीनीकरण और निरस्तीकरण के प्रावधान भी शामिल हैं। इसके अतिरिक्त, इसमें ड्राइविंग लाइसेंस को अस्वीकार करने या निरस्त करने के आदेश, केंद्र सरकार के मोटर वाहन चलाने के लिए ड्राइविंग लाइसेंस, ड्राइविंग लाइसेंस रखने से अयोग्य घोषित करने या ऐसे लाइसेंस को निरस्त करने के लिए लाइसेंसिंग प्राधिकरण की शक्ति, कुछ मामलों में ड्राइविंग लाइसेंस को अयोग्य घोषित करने, निलंबित करने की अदालत की शक्ति, अयोग्यता के आदेश का प्रभाव, समर्थन और ड्राइविंग लाइसेंस के राष्ट्रीय और राज्य रजिस्ट्रारों का रखरखाव। अंत में, इसमें केंद्र और राज्य सरकार की नियम बनाने की शक्ति से संबंधित प्रावधान भी शामिल हैं।

22. मोटर वाहन नियमों में अध्याय II में ड्राइविंग लाइसेंस से संबंधित प्रक्रिया शामिल है। इसमें अन्य बातों के साथ-साथ सामान्य प्रावधान, पता और आयु की सत्यता के बारे में साक्ष्य, चिकित्सा प्रमाण पत्र, शैक्षिक योग्यता, प्रारंभिक परीक्षण, ड्राइविंग लाइसेंस के लिए आवेदन, ड्राइविंग टेस्ट, ड्राइविंग लाइसेंस का प्रारूप, नवीनीकरण, ड्राइविंग स्कूल और प्रतिष्ठान, लाइसेंस की अवधि, डुप्लीकेट लाइसेंस और प्रशिक्षण पाठ्यक्रम शामिल हैं।

23. मोटर वाहन अधिनियम और मोटर वाहन नियम एक साथ काम करते हैं, जैसे एक ही धुरी पर दो पहिये, भारत में मोटर वाहनों को नियंत्रित करने के लिए एक व्यापक कानूनी ढांचा बनाते हैं। जबकि अधिनियम महत्ता प्रदान करता है, नियम कार्यान्वयन के लिए विशिष्ट प्रावधान प्रदान करते हैं।

(III) धारा 2(21), धारा 3 और धारा 10 की व्याख्या

24. इस मुख्य मुद्दे पर अलग-अलग व्याख्याओं को समझने के लिए कि क्या एलएमवी लाइसेंस धारक 7,500 किलोग्राम से कम वजन वाले 'परिवहन वाहन' का संचालन कर सकता है, सबसे पहले एमवी अधिनियम की धारा 2 में निहित प्रासंगिक परिभाषाओं पर विचार करना आवश्यक होगा। जांच के योग्य

परिभाषाएँ नीचे संदर्भ के लिए दी गई हैं। धारा 2 की परिभाषा दिलचस्प रूप से स्पष्टीकरण प्रस्तावना के साथ शुरू होती है, 'जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो':

- 2(10) **“डाइविंग लाइसेंस”** का अर्थ है अध्याय II के अंतर्गत सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किया गया लाइसेंस, जो उसमें निर्दिष्ट व्यक्ति को शिक्षार्थी के अलावा किसी अन्य रूप में मोटर वाहन या किसी निर्दिष्ट वर्ग या विवरण का मोटर वाहन चलाने के लिए प्राधिकृत करता है।”
- 2(15) **“सकल वाहन भार”** का अर्थ है किसी वाहन के संबंध में वाहन का कुल भार और पंजीकरण प्राधिकारी द्वारा प्रमाणित और पंजीकृत भार जो उस वाहन के लिए अनुमेय है;”
- 2(16) **“भारी माल वाहन”** का अर्थ है कोई माल गाड़ी जिसका सकल वाहन भार, या ट्रैक्टर या रोड-रोलर जिसका भार रहित भार 12,000 किलोग्राम से अधिक है;”
- 2(17) **“भारी यात्री मोटर वाहन”** से तात्पर्य किसी सार्वजनिक सेवा वाहन या निजी सेवा वाहन या शैक्षणिक संस्थान बस या ओमनीबस से है जिसका सकल वाहन भार; या मोटर कार जिसका भार रहित भार 12,000 किलोग्राम से अधिक है;”
- 2(21) **“हल्का मोटर वाहन”** से तात्पर्य है परिवहन वाहन या ओमनीबस जिनमें से किसी का सकल वाहन भार या मोटरकार या ट्रैक्टर या रोड-रोलर जिसका भार रहित भार 7,500 किलोग्राम से अधिक नहीं है;”
- 2(22) **“मैक्सीकैब”** से तात्पर्य है कोई भी मोटर वाहन जो किराए या पारिश्रमिक पर छह से अधिक यात्रियों को ले जाने के लिए निर्मित या अनुकूलित है, लेकिन चालक को छोड़कर बारह से अधिक यात्रियों को नहीं;
- 2(23) **“मध्यम माल वाहन”** से तात्पर्य है कोई भी माल गाड़ी जो हल्के मोटर वाहन या भारी माल वाहन से भिन्न हो;”
- 2(24) **“मध्यम यात्री मोटर वाहन”** से तात्पर्य है कोई भी सार्वजनिक सेवा वाहन या निजी सेवा वाहन या शैक्षणिक संस्थान बस जो मोटर साइकिल, अमान्य गाड़ी, हल्का मोटर वाहन या भारी यात्री मोटर वाहन से भिन्न हो;”
- 2(25) **“मोटरकैब”** का अर्थ है कोई भी मोटर वाहन जो किराए या पारिश्रमिक के लिए चालक को छोड़कर अधिकतम छह यात्रियों को ले जाने के लिए निर्मित या अनुकूलित है।
- 2(26) **“मोटरकार”** का अर्थ है परिवहन वाहन, ओमनीबस, रोड-रोलर, ट्रैक्टर, मोटर साइकिल या अमान्य गाड़ी के अलावा कोई भी मोटर वाहन।
- 2(27) **“मोटर साइकिल”** का अर्थ है दो पहिया मोटर वाहन, जिसमें मोटर वाहन से जुड़ा कोई भी अतिरिक्त पहिया वाला अलग करने योग्य साइड-कार शामिल है।
- 2(28) **“मोटर वाहन” या “वाहन”** का अर्थ है कोई भी यांत्रिक रूप से चालित वाहन जो सड़कों पर उपयोग के लिए अनुकूलित है, चाहे प्रणोदन की शक्ति बाहरी या

आंतरिक स्रोत से प्रेषित की जाती हो और इसमें चेसिस शामिल है जिससे बाँड़ी नहीं जुड़ी है और ट्रेलर; लेकिन इसमें स्थिर रेल पर चलने वाला वाहन या किसी विशेष प्रकार का वाहन शामिल नहीं है जो केवल कारखाने या किसी अन्य संलग्न परिसर में उपयोग के लिए अनुकूलित है या चार से कम पहियों वाला वाहन जिसमें इंजन क्षमता 1 [पच्चीस घन सेंटीमीटर] से अधिक नहीं है;

2(29) **"ऑम्नीबस"** का अर्थ है चालक को छोड़कर छह से अधिक व्यक्तियों को ले जाने के लिए निर्मित या अनुकूलित कोई भी मोटर वाहन।"

2(44) **"ट्रैक्टर"** का अर्थ है एक मोटर वाहन जो स्वयं किसी भार को ले जाने के लिए नहीं बनाया गया है (प्रणोदन के उद्देश्य के लिए उपयोग किए जाने वाले उपकरणों के अलावा); लेकिन इसमें रोड-रोलर शामिल नहीं है;"

2(48) **"अनलोडेड वजन"** का अर्थ है एक वाहन या ट्रेलर का वजन जिसमें काम करते समय वाहन या ट्रेलर के साथ आमतौर पर उपयोग किए जाने वाले सभी उपकरण शामिल हैं, लेकिन इसमें ड्राइवर या अटेंडेंट का वजन शामिल नहीं है; और जहां वैकल्पिक भागों या निकायों का उपयोग किया जाता है, वाहन के अनलोडेड वजन का अर्थ है वाहन का वजन जिसमें सबसे भारी वैकल्पिक भाग या निकाय है;"

25. 'परिवहन वाहन' शब्द को मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2(47) में परिभाषित किया गया है और परिभाषा में शामिल प्रत्येक शब्द को मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2(35), 2(14), 2(11), 2(33) में अलग से परिभाषित किया गया है:

2(47) **"परिवहन वाहन"** का अर्थ है सार्वजनिक सेवा वाहन, माल गाड़ी, शैक्षणिक संस्थान बस या निजी सेवा वाहन;" [इस पर विशेष जोर दिया गया]

2(35) **"सार्वजनिक सेवा वाहन"** का अर्थ है कोई भी मोटर वाहन जो किराए या पारिश्रमिक के लिए यात्रियों के परिवहन के लिए उपयोग किया जाता है या अनुकूलित किया जाता है, और इसमें मैक्सी-कैब, मोटर-कैब, अनुबंध गाड़ी और स्टेज कैरिज शामिल हैं;"

2(14) **"माल गाड़ी"** का अर्थ है कोई भी मोटर वाहन जो केवल माल की ढुलाई के लिए उपयोग के लिए निर्मित या अनुकूलित है, या कोई भी मोटर वाहन जो माल की ढुलाई के लिए उपयोग किए जाने पर इस प्रकार निर्मित या अनुकूलित नहीं है;"

2(11) **"शैक्षणिक संस्थान बस"** का अर्थ है एक ओमनीबस, जो किसी कॉलेज, स्कूल या अन्य शैक्षणिक संस्थान के स्वामित्व में है और केवल छात्रों या शैक्षणिक संस्थान के कर्मचारियों को उसकी किसी भी गतिविधि के संबंध में परिवहन के उद्देश्य से उपयोग किया जाता है;"

2(33) **"निजी सेवा वाहन"** से तात्पर्य ऐसे मोटर वाहन से है जो चालक को छोड़कर छह से अधिक व्यक्तियों को ले जाने के लिए निर्मित या अनुकूलित है और जिसका उपयोग ऐसे वाहन के स्वामी द्वारा या उसकी ओर से आमतौर पर लोगों को ले जाने के उद्देश्य से किया जाता है, या उसके व्यापार या व्यवसाय के संबंध में किराए या पारिश्रमिक के अलावा अन्य उद्देश्यों के लिए किया जाता है, लेकिन इसमें सार्वजनिक उद्देश्यों के लिए उपयोग किया जाने वाला मोटर वाहन शामिल

नहीं है।

26. मोटर वाहन नियमों के नियम 2 में कुछ अतिरिक्त परिभाषाएँ दी गई हैं। उदाहरण के लिए, नियम 2(सी) में 'कृषि ट्रैक्टर' को इस प्रकार परिभाषित किया गया है:

"कृषि ट्रैक्टर" का अर्थ है कोई भी यांत्रिक रूप से चालित 4-पहिया वाहन जिसे विभिन्न क्षेत्र संचालनों के लिए उपयुक्त उपकरणों के साथ काम करने के लिए डिज़ाइन किया गया है और/या कृषि सामग्री के परिवहन के लिए ट्रैलरों का उपयोग किया जाता है। कृषि ट्रैक्टर एक गैर-परिवहन वाहन है।

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

27. गौरतलब है कि गैर-परिवहन वाहन को नियम 2(एच) में परिभाषित किया गया है:

""गैर-परिवहन वाहन" का अर्थ है एक मोटर वाहन जो परिवहन वाहन नहीं है"

28. मोटर वाहन नियमों में 'ई-कार्ट'¹⁷, 'ई-रिक्शा'¹⁸, 'बैटरी चालित वाहन'¹⁹, 'रोड एम्बुलेंस'²⁰, 'स्कूल बस'²¹, 'विशेष प्रयोजन वाहन'²², 'मोटर कारवां'²³, 'पुलर ट्रैक्टर'²⁴ तथा वाहनों की विभिन्न श्रेणियों जैसे 'श्रेणी एल'²⁵ तथा 'श्रेणी एम'²⁶ की परिभाषा भी दी गई है।

29. एमवी अधिनियम और एमवी नियमों में उपरोक्त परिभाषाएँ यह दर्शाती हैं कि वे विभिन्न पहलुओं पर ध्यान केंद्रित करती हैं, जिनमें (i) वजन जैसे हल्के मोटर वाहन और भारी माल वाहन का संदर्भ शामिल है;

(ii) इच्छित उपयोग जैसे कि शैक्षणिक संस्थान बस, सार्वजनिक सेवा या निजी सेवा और (iii) वाहन प्रकार जैसे कि ओमनीबस और मोटर कार। इसलिए, अधिनियम की योजना बिल्कुल उपयोगकर्ता-आधारित या भार-आधारित नहीं है, बल्कि इन दोनों का संयोजन है। इसमें उभरते परिवहन क्षेत्र को भी ध्यान में रखा गया है, जो विभिन्न संशोधनों जैसे कि अनुकूलित वाहन, ई-कार्ट और ई-रिक्शा के माध्यम से वाहनों की नई श्रेणियों की शुरुआत में परिलक्षित होता है। उल्लेखनीय रूप से, सर्वोच्च न्यायालय ने भी माना है²⁷ कि हाइब्रिड रिक्शा, जिसे आमतौर पर भारत में 'जुगाड़' कहा जाता है, एमवी अधिनियम की धारा 2(28) के तहत मोटर वाहन की परिभाषा के अंतर्गत आते हैं।

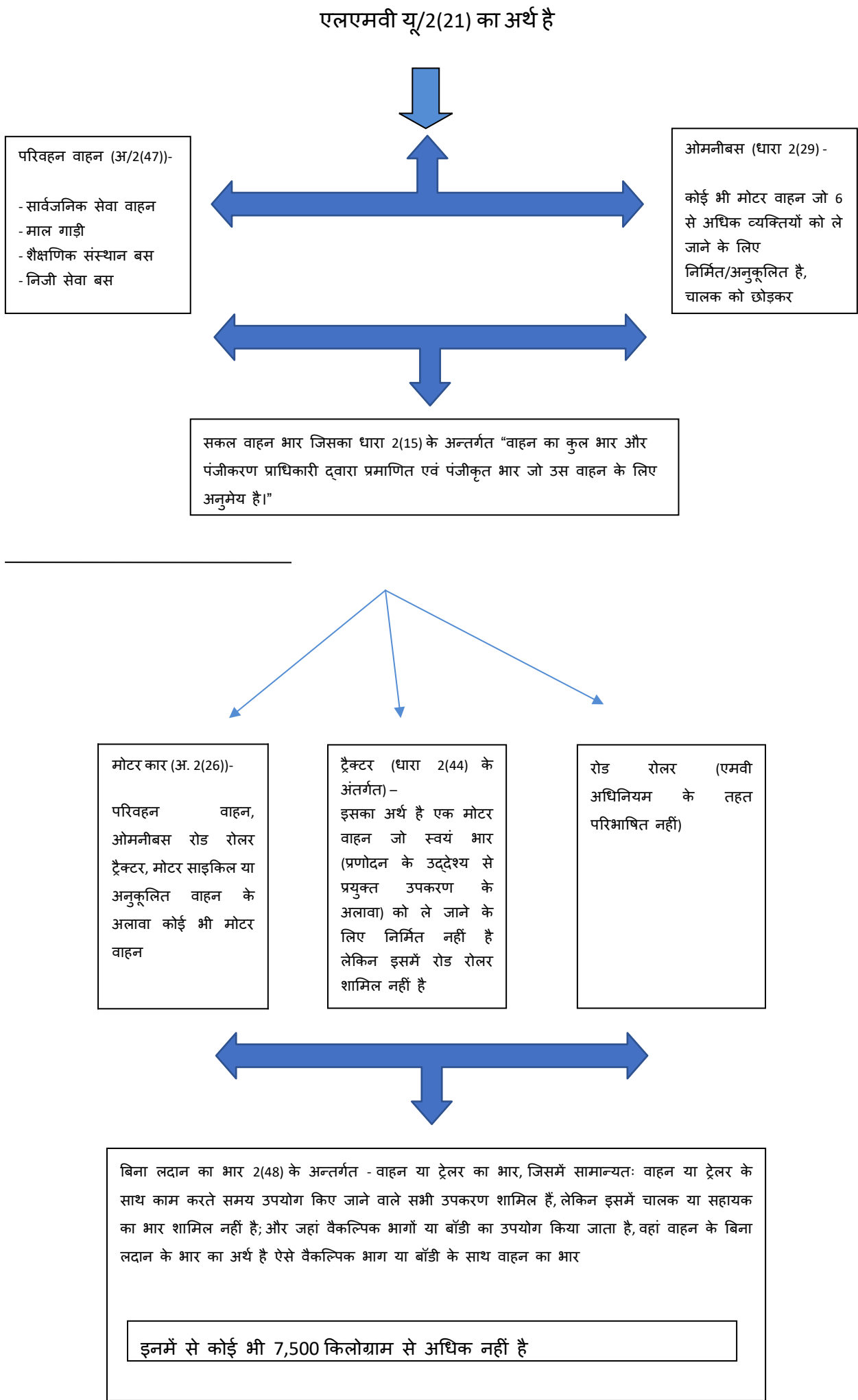
30. हमारी चर्चा का मुख्य आधार मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2(21) में निहित एलएमवी (LMV) की परिभाषा है:

"हल्का मोटर वाहन" का अर्थ है परिवहन वाहन या बस जिनमें से किसी का सकल वाहन भार या मोटरकार या ट्रैक्टर या रोड-रोलर, जिनमें से किसी का भी भार रहित भार 7,500 किलोग्राम से अधिक नहीं है।"

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

31. जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, 'परिवहन वाहन', 'कुल वाहन भार', 'मोटर कार', 'ट्रैक्टर', 'रोड रोलर', 'अनलोडेड भार' और 'कुल वाहन भार' को भी मोटर वाहन अधिनियम में अलग-अलग

परिभाषित किया गया है। इस संदर्भ में, बीमा कंपनियों में से एक की ओर से पेश विद्वान वरिष्ठ वकील श्री दवे ने हमारे सामने एलएमवी की परिभाषा का एक दृश्य 1 पृष्ठ प्रस्तुत किया, जो उपयोगी होने के कारण नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:



32. एलएमवी की परिभाषा खंड को सरलता से पढ़ने पर, जैसा कि ऊपर दिए गए चित्र से भी स्पष्ट है, पता चलता है कि एलएमवी, अन्य बातों के साथ-साथ, एक परिवहन वाहन का अर्थ रखता है। यहाँ 'साधन' शब्द का प्रयोग महत्वपूर्ण है, जो विशिष्टता का सुझाव देता है। जब कानून कहता है कि एक शब्द या वाक्यांश का अर्थ होगा ('शामिल' कहने के बजाय), तो यह निश्चित रूप से एक 'कठोर और तेज़', सख्त और संपूर्ण परिभाषा है। ऐसी परिभाषा किसी शब्द के पूर्ण अर्थ का स्पष्ट कथन है²⁸। यह एक स्पष्ट संकेत है कि विधानमंडल दो प्रकार के वाहनों के बीच कोई अंतर नहीं रखना चाहता था। ऐसी स्पष्ट और विशिष्ट परिभाषा अस्पष्टता के लिए कोई जगह नहीं छोड़ती है।

33. परिभाषा अनुभागों के महत्व पर, जी.पी. सिंह ने संविधि की व्याख्या²⁹ में निम्नलिखित कहा है:-

“परिभाषा अनुभाग या व्याख्या खंडों की उपयोगिता के बारे में गंभीर आलोचना के बावजूद, किसी कानून में कुछ शब्दों और अभिव्यक्तियों की "परिभाषाएँ" मिलना आम बात है, जिनका इस्तेमाल कानून के मुख्य भाग में कहीं और किया गया है। ऐसी परिभाषा का उद्देश्य उन सभी विषयों का वर्णन करने में बार-बार दोहराव की आवश्यकता से बचना है, जिन पर इस तरह परिभाषित शब्द या अभिव्यक्ति लागू होने का इरादा है। उदाहरण के लिए, सर्वोच्च न्यायालय ने माना कि जब प्रतिभूति अनुबंध (विनियमन) अधिनियम, 1956 के तहत "प्रतिभूति" शब्द को परिभाषित किया गया है, तो इसका अर्थ तब नहीं बदलेगा जब एक ही शब्द का इस्तेमाल एक ही कानून में एक से अधिक स्थानों पर किया जाता है, क्योंकि अन्यथा यह निश्चित अनुभाग के मूल उद्देश्य को विफल कर देगा।”

34. जैसा कि पहले देखा गया है, धारा 2 भी वाक्यांश से शुरू होती है 'जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो'। हालाँकि, विपरीत संदर्भ पर आधारित किसी भी विवाद को स्पष्ट परिभाषा को निरर्थक या बेकार बनाने के जोखिम से बचना चाहिए। यहाँ हम उपयोगी रूप से निम्नलिखित को उद्धृत कर सकते हैं:-

“..हालाँकि, जो लोग यह तर्क देते हैं कि व्याख्या खंड में दी गई परिभाषा किसी विशेष खंड पर लागू नहीं होती है, उन्हें यह दिखाना होगा कि वास्तव में संदर्भ में ऐसा करने की आवश्यकता है। विपरीत संदर्भ पर आधारित तर्क जो समावेशी परिभाषा को अधिनियम के किसी भी प्रावधान पर लागू नहीं करेगा, स्वीकार नहीं किया जा सकता क्योंकि यह परिभाषा को पूरी तरह से बेकार बना देगा। परिभाषा की प्रतिकूलता तभी उत्पन्न होती है जब परिभाषा विषय या संदर्भ से सहमत नहीं होती है; परिभाषा के अनुरूप न होने वाली कोई भी कार्रवाई स्पष्ट रूप से उस प्रावधान के विषय या संदर्भ के प्रतिकूल नहीं होगी जिसमें परिभाषित शब्द शामिल है जिसके तहत ऐसी कार्रवाई की गई है। जब किसी प्रावधान में किसी शब्द पर परिभाषा का अनुप्रयोग उस शब्द को अव्यवहारिक और निरर्थक बनाता है, तो यह कहा जा सकता है कि विपरीत संदर्भ के कारण परिभाषा उस प्रावधान पर लागू नहीं है।”³⁰

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

35. धारा 2(21) में दी गई परिभाषा की सशक्त प्रकृति को देखते हुए, जो एक सख्त व्याख्या का सुझाव देती है, यह निष्कर्ष निकालना तर्कसंगत होगा कि हल्के मोटर वाहन का मतलब एक परिवहन वाहन, ओमनीबस, रोड रोलर, ट्रैक्टर या मोटर कार होगा, बशर्ते कि वजन 7,500 किलोग्राम से अधिक न हो। जैसा कि समझा जाता है, परिभाषा का लाइसेंस और परमिट जारी करने पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ता है।

36. वर्तमान चर्चा के लिए प्रासंगिक शब्द "ड्राइविंग लाइसेंस" को मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2(10) के तहत एक लाइसेंस के रूप में परिभाषित किया गया है जो किसी व्यक्ति को "किसी निर्दिष्ट वर्ग या विवरण" के मोटर वाहन को चलाने के लिए अधिकृत करता है। आइए अब धारा 10(2) को पढ़ते हैं, जिसका शीर्षक है, 'ड्राइविंग लाइसेंस का प्रारूप और सामग्री' जिसमें मोटर वाहनों की विभिन्न श्रेणियों की सूची दी गई है। यह अध्याय ॥ में निहित है जो 'मोटर वाहनों के ड्राइवरों के लाइसेंसिंग' से संबंधित है। धारा में एक महत्वपूर्ण संशोधन किया गया जिसमें खंड (ई), (एफ), (जी) और (एच) को हटा दिया गया और इन सभी को "परिवहन वाहन" के एकल शीर्षक के तहत शामिल कर दिया गया।

मोटर वाहन अधिनियम (14.11.1994 के संशोधन से पूर्व)	मोटर वाहन अधिनियम (14.11.1994 के संशोधन के बाद)
10. वाहन चलाने के लिए लाइसेंस का प्रारूप और विषय-वस्तु।- (1) धारा 18 के अधीन जारी ड्राइविंग लाइसेंस को छोड़कर प्रत्येक शिक्षार्थी लाइसेंस और ड्राइविंग लाइसेंस ऐसे प्रारूप में होगा और उसमें ऐसी जानकारी होगी जो केन्द्रीय सरकार द्वारा विहित की जाए। (2) शिक्षार्थी लाइसेंस या, जैसा भी मामला हो, ड्राइविंग लाइसेंस को धारक को निम्नलिखित श्रेणियों में से एक या अधिक का मोटर वाहन चलाने का अधिकार देने के रूप में भी अभिव्यक्त किया जाएगा, अर्थात्:- (क) बिना गियर वाली मोटर साइकिल; (ख) गियर वाली मोटर साइकिल; (ग) अमान्य गाड़ी; (घ) हल्का मोटर वाहन; (ङ) मध्यम माल वाहन (च) मध्यम यात्री वाहन; (छ) भारी माल वाहन; (ज) भारी यात्री वाहन।	10. वाहन चलाने के लिए लाइसेंस का प्रारूप और विषय-वस्तु।- (1) धारा 18 के अधीन जारी ड्राइविंग लाइसेंस को छोड़कर प्रत्येक शिक्षार्थी लाइसेंस और ड्राइविंग लाइसेंस ऐसे प्रारूप में होगा और उसमें ऐसी जानकारी होगी जो केन्द्रीय सरकार द्वारा निर्धारित की जा सकती है। (2) शिक्षार्थी लाइसेंस या, जैसा भी मामला हो, ड्राइविंग लाइसेंस धारक को निम्नलिखित श्रेणियों में से एक या अधिक का मोटर वाहन चलाने का अधिकार भी देगा, अर्थात्:- (क) गियर रहित मोटर साइकिल; (ख) गियर वाली मोटर साइकिल; (ग) अमान्य गाड़ी 1; (घ) हल्का मोटर वाहन; (ङ) परिवहन वाहन; (ड) हटाया गया (च) हटाया गया (छ) हटाया गया (ज) हटाया गया (झ) रोड-रोलर; (ञ) निर्दिष्ट विवरण का मोटर वाहन

37. 1994 के संशोधन के माध्यम से 'मध्यम माल वाहन', 'मध्यम यात्री वाहन', 'भारी माल वाहन' और 'भारी यात्री वाहन' की श्रेणियों को हटाने और 'परिवहन वाहन' की एक अलग श्रेणी शुरू करने के संदर्भ में, बीमा कंपनियों के वकील ने तर्क दिया कि संशोधन के बाद 'परिवहन वाहन' का एक विशिष्ट उल्लेख यह सुझाव देगा कि 'परिवहन वाहन' चलाने के लिए एक अलग अनुमोदन आवश्यक होगा। यह आगे प्रस्तुत किया गया कि 1994 के संशोधन से पहले भी, धारा 3 के दूसरे भाग में हमेशा यह प्रावधान था कि एक अलग अनुमोदन आवश्यक होगा।

38. धारा 3 का शीर्षक 'ड्राइविंग लाइसेंस की आवश्यकता' है और यह निम्नानुसार है:

“3. ड्राइविंग लाइसेंस की आवश्यकता.-- (1) कोई भी व्यक्ति किसी सार्वजनिक स्थान पर मोटर वाहन तब तक नहीं चलाएगा जब तक कि उसके पास वाहन चलाने के लिए उसे जारी किया गया प्रभावी ड्राइविंग लाइसेंस न हो; और कोई भी व्यक्ति किसी परिवहन वाहन को [धारा 75 की उपधारा (2) के अंतर्गत बनाई गई किसी योजना के अंतर्गत अपने स्वयं के उपयोग के लिए या किराए पर लिए गए मोटर कैब या मोटर साइकिल के अलावा] तब तक नहीं चलाएगा जब तक कि उसका ड्राइविंग लाइसेंस उसे ऐसा करने के लिए विशेष रूप से हकदार न बना दे।

(2) वे शर्तें जिनके अधीन उपधारा (1) मोटर वाहन चलाने में निर्देश प्राप्त करने वाले व्यक्ति पर लागू नहीं होगी, वे ऐसी होंगी जो केंद्रीय सरकार द्वारा निर्धारित की जा सकती हैं।”

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

39. उपरोक्त निवेदन से निपटने के लिए, आइए हम श्री का काल्पनिक उदाहरण लें - जो मान लें कि वर्ष 1990 में ऑटो चलाने के इच्छुक हैं। संशोधित धारा 10 के अनुसार, श्री के लिए वाहनों की श्रेणियों के निम्नलिखित विकल्प उपलब्ध होंगे:

- (क) बिना गियर वाली मोटर साइकिल;
- (ख) गियर वाली मोटर साइकिल
- (ग) अमान्य गाड़ी;
- (घ) हल्का मोटर वाहन;
- (ङ) मध्यम माल वाहन
- (च) मध्यम यात्री वाहन;
- (छ) भारी माल वाहन;
- (ज) भारी यात्री वाहन।

40. आवेदक श्री को मोटर वाहन नियम के नियम 14 के तहत निर्धारित फॉर्म 4 भरना होगा जो 28.3.2001 से पहले प्रचलित था। फॉर्म 4 नीचे दिया गया है:-

“प्रपत्र 4

[नियम 14 देखें] मोटर वाहन चलाने के लिए लाइसेंस हेतु आवेदन का प्रारूप

सेवा में,

लाइसेंसिंग प्राधिकारी,

.....

[Passport
size photograph]

मैं निम्नलिखित विवरण के वाहन चलाने के लिए लाइसेंस के लिए आवेदन करता हूँ-

(क) बिना गियर वाली मोटरसाइकिल

(ख) गियर वाली मोटरसाइकिल

(ग) अमान्य गाड़ी

(घ) हल्का मोटर वाहन

(ङ) मध्यम माल वाहन

(च) मध्यम यात्री मोटर वाहन

(छ) भारी माल वाहन

(ज) भारी यात्री मोटर वाहन

(झ) रोडरोलर

(ञ) निम्नलिखित विवरण का मोटर वाहन:

वाहन चलाने की योग्यता के परीक्षण का प्रमाण पत्र आवेदक ने केन्द्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 15 के अन्तर्गत निर्धारित परीक्षण उत्तीर्ण कर लिया है। परीक्षण (यहाँ वाहन का पंजीकरण चिह्न और विवरण दर्ज करें) को को आयोजित किया गया था। आवेदक परीक्षण में अनुत्तीर्ण हो गया है। (कमी का विवरण सूचीबद्ध किया जाना है)

दिनांक:

परीक्षण प्राधिकारी के हस्ताक्षर

.....

पूरा नाम और पदनाम

आवेदक के दो नमूना हस्ताक्षर: जो लागू न हो उसे काट दें।”

41. उपरोक्त फॉर्म 4 से पता चलता है कि ड्राइविंग लाइसेंस प्राप्त करने के उद्देश्य से 'परिवहन वाहन' का कोई उल्लेख नहीं है। इसके अलावा, 'हल्के माल वाहन' या 'हल्के यात्री वाहन' का कोई उल्लेख नहीं है। इसलिए, यदि श्री 'हल्के मोटर वाहन' लाइसेंस के लिए आवेदन करते हैं, जिसका अर्थ 2(21) में निहित LMV की परिभाषा के अनुसार पहले से ही 'परिवहन वाहन' है, तो क्या यह कहा जा सकता है कि श्री 'परिवहन वाहन' नहीं चला सकते क्योंकि 'उनका ड्राइविंग लाइसेंस विशेष रूप से' उन्हें ऐसा करने का अधिकार नहीं देता है जैसा कि धारा 3 के दूसरे भाग में प्रदान किया गया है? हमें नहीं लगता। विशिष्ट प्राधिकरण का यह अर्थ नहीं समझा जाना चाहिए कि श्री के पास एलएमवी लाइसेंस है जो 'परिवहन वाहन' को कवर करता है, वह 'परिवहन वाहन' चलाने के लिए अयोग्य होगा। फिर धारा 3 (और अन्य प्रावधानों) में 'परिवहन वाहन' का स्पष्ट रूप से उल्लेख करने के उद्देश्य के बारे में एक प्रश्न उठेगा, जैसा कि हम बाद में चर्चा करेंगे? हम देख सकते हैं कि धारा 10 या परिभाषा अनुभाग में 'हल्के माल वाहन' या 'हल्के यात्री वाहन' शब्द का कोई उल्लेख नहीं है। दूसरी ओर, धारा 10 में शामिल 'मध्यम माल वाहन', 'मध्यम यात्री वाहन', 'भारी माल वाहन' और 'भारी यात्री वाहन' का अलग-अलग उल्लेख यह सुझाव देगा कि यह मुख्य रूप से 'हल्के मोटर वाहन' के विपरीत 'परिवहन वाहनों' की ओर लक्षित है, जो कि जैसा कि पहले देखा गया है, 'गैर-परिवहन वाहन' भी हो सकता है। इसलिए धारा 3 के दूसरे भाग में जोर 1994 के संशोधन से पहले भी वैधानिक योजना में मध्यम और भारी वाहनों के संबंध में समझा जाना चाहिए। इसलिए धारा 3 के दूसरे भाग की उचित व्याख्या 'मध्यम माल वाहन', 'मध्यम यात्री वाहन', 'भारी माल वाहन' और 'भारी यात्री वाहन' चलाने वालों के लिए ड्राइविंग लाइसेंस से संबंधित होनी चाहिए। ऐसी व्याख्या और समझ तर्कसंगत होगी क्योंकि मध्यम और भारी वाहनों को एलएमवी श्रेणी के ड्राइवरों की तुलना में अधिक गतिशीलता और कौशल की आवश्यकता होगी। धारा 10 में बाद में किया गया संशोधन इस स्थिति को और भी स्पष्ट करता है। 1994 के संशोधन अधिनियम 54 के उद्देश्यों और कारणों के कथन का प्रासंगिक भाग भी हमें यहाँ मार्गदर्शन कर सकता है और नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:

- (क) देश में नए प्रकार के वाहनों की शुरुआत तथा वाणिज्यिक और निजी वाहनों की संख्या में तेजी से वृद्धि।
- (ख) लंबी प्रक्रिया में जाए बिना सड़क दुर्घटनाओं के पीड़ितों को पर्याप्त मुआवजा प्रदान करना;
- (ग) परिवहन क्षेत्र में उपभोक्ताओं के हितों की रक्षा करना;
- (घ) सड़क सुरक्षा मानकों, खतरनाक रसायनों के परिवहन और प्रदूषण नियंत्रण के प्रति चिंता;
- (ङ) राज्य परिवहन प्राधिकरणों को अधिक शक्तियां प्रदान करना तथा कुछ मामलों में सार्वजनिक प्राधिकरणों की भूमिका को तर्कसंगत बनाना;
- (च) सड़क परिवहन के क्षेत्र में प्रक्रियाओं का सरलीकरण और नीति उदारीकरण; (छ) यातायात अपराधियों के लिए दंड बढ़ाना।

विधेयक में अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित प्रावधान किए गए हैं -

- (क) नए प्रकार के वाहनों की कुछ परिभाषाओं में संशोधन और विस्तार;
- (ख) ड्राइविंग लाइसेंस प्रदान करने की प्रक्रिया का सरलीकरण;
- (ग) वाहनों में परिवर्तन पर प्रतिबंध लगाना;
- (घ) गैर-प्रदूषणकारी ईंधन पर चलने वाले वाहनों के लिए कुछ छूट;
- (ङ) "बेनामी" होल्डिंग्स पर अंकुश लगाने के लिए व्यक्तियों या कंपनियों की होल्डिंग्स की

अधिकतम सीमा हटाना;

(च) राज्यों को एक या अधिक राज्य परिवहन अपीलीय न्यायाधिकरणों की नियुक्ति करने का अधिकार;

(छ) निर्माताओं द्वारा ऐसे घटकों के उपयोग पर दंडात्मक जांच, जो निर्धारित मानकों के अनुरूप नहीं हैं, तथा व्यापारियों द्वारा स्टॉकिंग/बिक्री;

(ज) हिट एंड रन मामलों के पीड़ितों के मुआवजे की राशि में वृद्धि;

(झ) सड़क दुर्घटना पीड़ितों द्वारा मुआवजे के लिए आवेदन भरने की समय सीमा हटाना;

(ञ) कुछ अपराधों के मामले में सजा को कठोर बनाना; (

ट) सड़क दुर्घटना पीड़ितों को आयु/आय के आधार पर मुआवजा देने के लिए एक नया पूर्व-निर्धारित फार्मूला, जो अधिक उदार और तर्कसंगत है।

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

42. जैसा कि तालिका में पहले उल्लेख किया गया है, 'मध्यम माल वाहन', 'मध्यम यात्री वाहन', 'भारी माल वाहन' और 'भारी यात्री वाहन' की श्रेणियों को 'परिवहन वाहन' की श्रेणी में शामिल किया गया है। यह तार्किक रूप से अनुमान लगाया जा सकता है कि लाइसेंस व्यवस्था के उद्देश्य से 'परिवहन वाहन' शब्द मुख्य रूप से 7,500 किलोग्राम से अधिक वजन वाले वाहनों को लक्षित करता है। विधानमंडल का उद्देश्य बड़े वाणिज्यिक वाहनों के लिए लाइसेंसिंग ढांचे को सरल बनाना था और साथ ही एलएमवी लाइसेंस धारक को परिवहन वाहन चलाने से रोकना नहीं था। मध्यम और भारी वाहनों के लिए अतिरिक्त आवश्यकताएं धारा 7 की असंशोधित उपधारा 1 से भी स्पष्ट हैं जो इस प्रकार है:

“कुछ वाहनों के लिए शिक्षार्थी लाइसेंस देने पर प्रतिबंध-

(1) किसी भी व्यक्ति को शिक्षार्थी लाइसेंस नहीं दिया जाएगा-

(क) भारी माल वाहन चलाने के लिए जब तक कि उसके पास हल्के मोटर वाहन चलाने के लिए कम से कम 2 साल का ड्राइविंग लाइसेंस न हो या मध्यम माल वाहन चलाने के लिए कम से कम एक साल का ड्राइविंग लाइसेंस न हो।

पृष्ठ 52 का 126

(ख) मध्यम माल वाहन या मध्यम यात्री वाहन चलाने के लिए जब तक कि उसके पास हल्के मोटर वाहन चलाने के लिए कम से कम एक साल का ड्राइविंग लाइसेंस न हो।”

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

43. तथापि, संशोधित धारा 7(1) में कहा गया है कि:

7 कुछ वाहनों के लिए शिक्षार्थी लाइसेंस देने पर प्रतिबंध:-

[[1) किसी भी व्यक्ति को परिवहन वाहन चलाने के लिए शिक्षार्थी लाइसेंस तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि उसके पास कम से कम एक वर्ष के लिए हल्के मोटर वाहन चलाने का ड्राइविंग लाइसेंस न हो:].

इसलिए, मध्यम और भारी वाहनों की श्रेणियों को 'परिवहन वाहनों' के अंतर्गत शामिल कर दिया गया। एलएमवी लाइसेंस धारक की परिवहन वाहन चलाने की क्षमता पर हमारा दृष्टिकोण एमवी नियमों के असंशोधित और संशोधित नियम 10 से भी पुष्ट होता है:

नियम 10 (संशोधन पूर्व)	नियम 10 (संशोधन के बाद)
“10. शिक्षार्थी लाइसेंस के लिए आवेदन। शिक्षार्थी लाइसेंस के अनुदान के लिए आवेदन प्रपत्र 2 में किया जाएगा और इसके साथ संलग्न किया जाएगा, - (क) नियम 6 में अन्यथा प्रावधान के सिवाय, [प्रपत्र 1-ए] में चिकित्सा प्रमाण पत्र। (ख) आवेदक की हाल की तीन प्रतियां 28 [पासपोर्ट आकार की तस्वीर] (ग) नियम 32 में निर्दिष्ट उचित शुल्क, (घ) मध्यम माल वाहन के लिए आवेदन के मामले में, मध्यम यात्री मोटर वाहन, भारी माल वाहन या भारी यात्री वाहन, आवेदक के पास ड्राइविंग लाइसेंस।”	10. शिक्षार्थी लाइसेंस के लिए आवेदन.- शिक्षार्थी लाइसेंस के लिए आवेदन प्रपत्र 2 में किया जाएगा और उसके साथ संलग्न किया जाएगा,- (क) नियम 6 में अन्यथा प्रावधान के सिवाय, [प्रपत्र 1-ए] में चिकित्सा प्रमाण पत्र। (ख) आवेदक की हाल की तीन प्रतियां 28 [पासपोर्ट आकार की तस्वीर], (ग) नियम 32 में निर्दिष्ट उचित शुल्क, (घ) ई-रिक्शा या ई-कार्ट को छोड़कर परिवहन वाहन के लिए आवेदन के मामले में, आवेदक द्वारा धारित ड्राइविंग लाइसेंस] (ई) निवास का प्रमाण पत्र (एफ) आयु का प्रमाण पत्र

44. 'परिवहन वाहन' की एक अलग श्रेणी को शामिल करने से कानूनी व्याख्या में कुछ भ्रम की स्थिति पैदा हुई है। नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम अन्नाप्पा इरप्पा नेसारिया³¹ (संक्षेप में "अन्नाप्पा इरप्पा नेसारिया") में, इस न्यायालय के समक्ष मुद्दा यह था कि क्या 3,500 किलोग्राम वजन वाली मैटाडोर वैन का चालक, जिसके पास 'माल गाड़ी' परमिट था, 'परिवहन वाहन' चला सकता है, यदि उसके पास एलएमवी लाइसेंस है। अपीलकर्ता द्वारा बीमाकृत वैन 9.12.1999 को दुर्घटनाग्रस्त हो गई, जिससे प्रतिवादी की पत्नी की मृत्यु हो गई। न्यायालय के ध्यान में लाया गया कि एमवी अधिनियम में 1994 के संशोधन ने "मध्यम माल वाहन" और "भारी माल वाहन" को "परिवहन वाहन" से बदल दिया। 2 न्यायाधीशों की पीठ ने निम्नलिखित टिप्पणी की

“19. “हल्के मोटर वाहन” को धारा 2(21) में परिभाषित किया गया है और, इसलिए, उस समय मौजूद प्रावधान के मद्देनजर, इसमें हल्का परिवहन वाहन शामिल है।

³¹ (2008) 3 एससीसी 464

20. यहाँ पहले जो देखा गया है, उससे यह स्पष्ट है कि अब “मध्यम माल वाहन” और “भारी माल वाहन” के स्थान पर “परिवहन वाहन” शब्द का प्रयोग किया गया है। हल्के मोटर वाहन में प्रासंगिक समय पर “हल्के यात्री वाहन” और “हल्के माल वाहन” दोनों शामिल थे। इसलिए, जिस चालक के पास हल्के मोटर वाहन चलाने का वैध लाइसेंस था, उसे हल्के माल वाहन चलाने का भी अधिकार था।”

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

44.1. प्रासंगिक निर्णय में, इस न्यायालय ने माना कि 1994 में किए गए संशोधनों का भावी संचालन था और दुर्घटना के समय (संशोधन से पहले), 'लाइट मोटर वाहन' चलाने के लिए वैध लाइसेंस रखने वाले चालक को 'लाइट गुड्स वाहन' चलाने के लिए भी अधिकृत किया गया था। हालाँकि, संशोधन के बाद, एक अलग से अनुमोदन आवश्यक होगा। इस प्रकार, बीमा कंपनी को मुआवज़ा वापस करने के लिए उत्तरदायी ठहराया गया क्योंकि दुर्घटना कानून में बदलाव से पहले हुई थी।

44.2. 1994 के संशोधन के संदर्भ में भावी (भावी प्रभाव) लागू होने पर उपरोक्त व्याख्या, हालांकि, सही नहीं लगती है क्योंकि 'परिवहन वाहन' शब्द का उल्लेख, धारा 10 के तहत पहले से ही 'एलएमवी' के रूप में वर्गीकृत परिवहन वाहनों को बाहर नहीं करता है। यदि इस व्याख्या को स्वीकार कर लिया जाता है, तो इसका मतलब यह होगा कि मध्यम या भारी वाहनों को अब 'विशिष्ट' अनुमोदन की आवश्यकता नहीं होगी, क्योंकि संशोधन द्वारा उन वर्गों को हटा दिया गया था। इससे अव्यवहारिक परिणाम सामने आएंगे।

44.3. यह तर्क कि चूंकि हल्के मोटर वाहन और परिवहन वाहनों का उल्लेख अलग-अलग किया गया है, इसलिए वे परिवहन वाहन (जिनका वजन 7,500 किलोग्राम से कम है) LMV की श्रेणी में आते हैं, उनके लिए चालक को अलग से ड्राइविंग लाइसेंस या अनुमोदन की आवश्यकता होगी, हमारी समझ से यह ठीक नहीं है। यह विधायी मंशा के विपरीत होगा। इसमें उल्लिखित वर्ग वाटरटाइट डिब्बों की तरह नहीं दिखते हैं और कुछ हद तक ओवरलैप देखा जा सकता है। एक LMV लाइसेंस जो आम तौर पर दोपहिया वाहनों को कवर करता है, उसका उपयोग छोटे पैमाने पर डिलीवरी जैसी व्यावसायिक गतिविधियों के लिए भी किया जा सकता है और चालक को 'परिवहन वाहन' वर्ग के लिए अलग से अनुमोदन प्राप्त करने की आवश्यकता नहीं हो सकती है। यह तर्क स्वीकार करना मुश्किल है कि किसी विशेष वर्ग के लिए जारी किया गया ड्राइविंग लाइसेंस सीमित है और विधायिका का इरादा LMV वर्ग में आने वाले परिवहन वाहनों को बाहर करना था। हमारी समझ के अनुसार, कानूनी निहितार्थ को देखने का सही तरीका यह होगा कि धारा 10 में उल्लिखित 'परिवहन वाहन' केवल उन वाहनों को कवर करेंगे जिनका सकल वाहन भार 7,500 किलोग्राम से अधिक है। इस तरह की व्याख्या संशोधनों के व्यापक उद्देश्य के साथ संरेखित होती है और यह सुनिश्चित करती है कि लाइसेंसिंग व्यवस्था वाहन मालिकों और ड्राइवरों के लिए कुशल और व्यावहारिक बनी रहे। इसलिए हम 1994 के संशोधन के बाद की स्थिति के संबंध में अपनाए गए दृष्टिकोण के लिए अन्नाप्पा इरप्पा नेसारिया (पूर्वोक्त) के फैसले को आंशिक रूप से खारिज करते हैं।

45. महत्वपूर्ण बात यह है कि धारा 10(2) में कहा गया है कि ड्राइविंग लाइसेंस धारक को निम्न में से एक या अधिक वर्गों का मोटर वाहन चलाने का अधिकार भी प्रदान करेगा। इसलिए, 'लाइट मोटर वाहन' का चालक 7,500 किलोग्राम से अधिक वजन वाले वाहनों या उन वर्गों के वाहनों को चलाने के लिए 'ट्रांसपोर्ट वाहन' वर्ग का लाइसेंस प्राप्त करने से वंचित नहीं है, जो धारा 2(21) के तहत लाइट मोटर वाहन की परिभाषा में नहीं आते हैं। जैसा कि मुकुंद देवांगन (पूर्वोक्त) में सही उल्लेख किया गया है, धारा 10 को धारा 2(21) के साथ पढ़ा जाना चाहिए जो लाइट मोटर वाहन को परिभाषित करता है।

(III). क्या मुकुंद देवांगन (2017) में की गई व्याख्या से मोटर वाहन अधिनियम और मोटर वाहन नियमों के अधिकांश प्रावधान निरर्थक हो जाएंगे?

46. बीमा कंपनियों के लिए, यह बहुत जोर देकर तर्क दिया गया कि मुकुंद देवांगन (2017) में धारा 10 के साथ धारा 2(21) पर पूरी तरह से निर्भर रहने से मोटर वाहन अधिनियम के कई प्रावधान बेकार हो जाएंगे और इसके दूरगामी परिणाम हो सकते हैं। इस तर्क को समझने के लिए, पहचाने गए प्रावधानों की सावधानीपूर्वक जांच आवश्यक है। क्या यह कहना सही है कि परिवहन वाहन चलाने के लिए, एक हल्के मोटर वाहन लाइसेंस धारक को कानून के अनुसार एक अतिरिक्त समर्थन की आवश्यकता होगी, क्योंकि अधिनियम की योजना 'हल्के मोटर वाहन' और 'परिवहन वाहन' के बीच स्पष्ट अंतर प्रदान करती है? अंतर को चिह्नित करने वाली निम्नलिखित तालिका न्यायालय के समक्ष विचारार्थ प्रस्तुत की गई:

क्रमांक	विभेदक कारक	एम.वी. अधिनियम/नियम	लाइटमोटरवाहन लाइसेंस	परिवहनवाहनलाइसेंस के अंतर्गत प्रावधान
आयु/समय आवश्यकता				
(i)	ड्राइविंग के लिए आयु सीमा	धारा 4	18 वर्ष और उससे अधिक [धारा 4(1)]	20 वर्ष और उससे अधिक [धारा 4(2)]
(ii)	शिक्षार्थी(learner's) लाइसेंस प्रदान करने पर प्रतिबंध	धारा 7(1)	एलएमवी के लिए लाइसेंस प्राप्त करने के लिए कोई न्यूनतम आवश्यकता नहीं है।	परिवहन वाहन के लिए शिक्षार्थी (लर्नर) लाइसेंस प्राप्त करने के लिए कम से कम 1 वर्ष के लिए एलएमवी का ड्राइविंग लाइसेंस होना चाहिए। [धारा 7(1)]
(iii)	लाइसेंस प्राप्त करने के लिए प्रशिक्षण अवधि	नियम 31	कम से कम 21 दिन [नियम 31(2)] (+) ड्राइविंग के वास्तविक घंटे 10 घंटे से कम नहीं होंगे। [नियम 31(4)]	कम से कम 30 दिन [नियम 31(3)] (+) ड्राइविंग के वास्तविक घंटे 15 घंटे से कम नहीं होने चाहिए। [नियम 31(4)]
चिकित्सा प्रमाण-पत्र				
(iv)	लर्नर्स लाइसेंस के लिए मेडिकल सर्टिफिकेट की आवश्यकता	धारा 8(3)	मेडिकल प्रमाणपत्र की कोई आवश्यकता नहीं	लर्नर लाइसेंस के लिए आवेदन के साथ मेडिकल सर्टिफिकेट होना चाहिए [एस.8(3)]
(v)	लाइसेंस के नवीनीकरण के लिए मेडिकल सर्टिफिकेट की आवश्यकता	धारा 15	40 वर्ष की आयु प्राप्त करने से पहले मेडिकल सर्टिफिकेट की कोई आवश्यकता नहीं है। [धारा 15(1) का दूसरा प्रावधान]	आवेदन के साथ मेडिकल सर्टिफिकेट संलग्न होना चाहिए [दूसरा प्रावधान [धारा 15(1) का दूसरा प्रावधान]

(vi)	लाइसेंस के लिए फिटनेस की स्व-घोषणा या चिकित्सा प्रमाण पत्र	नियम 5	शारीरिक फिटनेस के बारे में स्वघोषणा की आवश्यकता। [नियम 5(1)]	पंजीकृत चिकित्सक द्वारा चिकित्सा प्रमाण पत्र की आवश्यकता। [नियम 5(1)]
ड्राइविंग प्रमाण-पत्र				
(vii)	ड्राइविंग लाइसेंस प्राप्त करने के लिए ड्राइविंग स्कूल से ड्राइविंग सर्टिफिकेट प्राप्त करने की आवश्यकता	धारा 9(4)	ड्राइविंग स्कूल से ड्राइविंग प्रमाण पत्र प्राप्त करने की कोई आवश्यकता नहीं है।	लाइसेंस प्रदान करने के लिए आवेदन के साथ एम.वी. अधिनियम की धारा 12 में निर्दिष्ट स्कूल या प्रतिष्ठान द्वारा जारी ड्राइविंग प्रमाण पत्र संलग्न होना चाहिए। [धारा 9(4)]
(viii)	ड्राइविंग लाइसेंस में ड्राइविंग सर्टिफिकेट का भी प्रावधान	नियम 17(1)(बी)	ऐसी कोई आवश्यकता नहीं	परिवहन वाहन जोड़ने के लिए आवेदन के साथ नियम के प्रपत्र 5 में ड्राइविंग प्रमाण पत्र संलग्न किया जाएगा। [नियम 17(1)(बी)]
अलग वाहन/अलग लाइसेंस				
(ix)	परमिट की आवश्यकता	धारा 66	किसी परमिट की आवश्यकता नहीं.	किसी वाहन को परिवहन वाहन के रूप में उपयोग करने के लिए क्षेत्रीय या राज्य परिवहन प्राधिकरण से परमिट की आवश्यकता होती है।
(x)	ड्राइविंग लाइसेंस की आवश्यकता	धारा 3	प्रभावी लाइसेंस धारक वाहन चला सकता है।	ड्राइविंग लाइसेंस में ड्राइवर को परिवहन वाहन चलाने का विशेष अधिकार होना चाहिए।
(xi)	वाहनों की अलग श्रेणी	धारा 10(2)	धारा 10(2)(डी)- हल्का मोटर वाहन।	धारा 10(2)(ई) - परिवहनवाहन.
ड्राइविंग लाइसेंस की वैधता				
(xii)	ड्राइविंग लाइसेंस की वैधता।	धारा 14	वैध- [धारा 14(2)(बी)] (i) जो जारी/नवीनीकरण की तिथि को 30 वर्ष की आयु प्राप्त नहीं की है- ऐसे व्यक्ति के 40 वर्ष की आयु प्राप्त करने तक वैध;	5 वर्ष के लिए वैध [धारा 14(2)(ए)]

			(ii) जो 30 वर्ष की आयु प्राप्त कर चुका है, लेकिन 50 वर्ष की आयु प्राप्त नहीं की है- 10 वर्ष के लिए वैध; (iii) जो 50 वर्ष की आयु प्राप्त कर चुका है, लेकिन 55 वर्ष की आयु प्राप्त नहीं की है- ऐसे व्यक्ति के 60 वर्ष की आयु प्राप्त करने तक वैध; (iv) जो 55 वर्ष की आयु प्राप्त कर चुका है- 5 वर्ष के लिए वैध।	
अन्य विभेदक कारक				
(xiii)	वर्दी और बैज की आवश्यकता	धारा 28	ऐसी कोई आवश्यकता नहीं	राज्य सरकार परिवहन वाहनों के चालकों द्वारा पहने जाने वाले बैज और वर्दी को निर्धारित करने के लिए नियम बना सकती है। [धारा 28(2)(डी)]
(xiv)	कर्तव्य, कार्य और आचरण	धारा 28	ऐसी कोई आवश्यकता नहीं	राज्य सरकार ऐसे व्यक्तियों के कर्तव्यों और आचरण को निर्धारित करने वाले नियम बना सकती है, जिन्हें परिवहन वाहन चलाने के लिए लाइसेंस जारी किया गया है। [धारा 28(2)(एच)]
(xv)	लाइसेंस प्राप्त करने के लिए पाठ्यक्रम	नियम 31	पाठ्यक्रम भाग ए, बी, सी, एफ, जी और के [नियम 31(2)]	पाठ्यक्रम भाग E,F,G,H,I, J और K [नियम 31(3)]

47. उपरोक्त प्रावधानों का विश्लेषण अब उपयुक्त है। अध्याय II 'मोटर वाहनों के चालकों के लाइसेंस' को संबोधित करता है। हमने पहले ही धारा 3 पर ध्यान दिया है जो 'ड्राइविंग लाइसेंस की आवश्यकता' को कवर करती है और विशेष रूप से 'परिवहन वाहन' का उल्लेख करती है। धारा 4, क्रम में, 'मोटर वाहनों के ड्राइविंग के संबंध में आयु सीमा' शीर्षक से है। धारा 4(2) में संदर्भित धारा 18 'केंद्र सरकार से संबंधित मोटर वाहनों को चलाने के लिए ड्राइविंग लाइसेंस' से संबंधित है। धारा 4(2) अपने वर्तमान स्वरूप में इस प्रकार है:

“(1) अठारह वर्ष से कम आयु का कोई भी व्यक्ति किसी सार्वजनिक स्थान पर मोटर वाहन नहीं चलाएगा: बशर्ते कि [50 सीसी से अधिक इंजन क्षमता वाली मोटर साइकिल] सोलह वर्ष की आयु प्राप्त करने के बाद किसी व्यक्ति द्वारा सार्वजनिक स्थान पर चलाई जा सके। (2) धारा 18 के प्रावधानों के अधीन, बीस वर्ष से कम आयु का कोई भी व्यक्ति किसी सार्वजनिक स्थान पर परिवहन वाहन नहीं चलाएगा। (3) किसी भी व्यक्ति को उस वर्ग का वाहन चलाने के लिए कोई शिक्षार्थी लाइसेंस या ड्राइविंग लाइसेंस जारी नहीं किया जाएगा जिसके लिए उसने आवेदन किया है, जब तक कि वह इस धारा के तहत उस वर्ग के वाहन को चलाने के लिए पात्र न हो।”

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

48. धारा 5 'धारा 3 और 4 के उल्लंघन के लिए मोटर वाहन मालिकों की जिम्मेदारी' से संबंधित है और यह घोषित करती है कि:

“मोटर वाहन का कोई भी मालिक या प्रभारी व्यक्ति किसी ऐसे व्यक्ति को वाहन चलाने की अनुमति नहीं देगा या नहीं देगा जो धारा 3 या धारा 4 के प्रावधानों को पूरा नहीं करता है।”

49. इस स्तर पर, हमें दंडात्मक प्रावधानों पर भी ध्यान देना चाहिए, अर्थात् अध्याय XIII की धारा 180 और धारा 181, जो 'अपराध, दंड और प्रक्रिया' से संबंधित हैं:

“180. अनाधिकृत व्यक्तियों को वाहन चलाने की अनुमति देना। - जब भी मोटर वाहन का स्वामी या प्रभारी व्यक्ति किसी अन्य व्यक्ति को, जो धारा 3 या धारा 4 के उपबंधों को पूरा नहीं करता है, वाहन चलाने के लिए प्रेरित करता है या अनुमति देता है, तो उसे तीन महीने तक के कारावास या एक हजार रुपये तक के जुर्माने या दोनों से दंडित किया जा सकता है।”

“181. धारा 3 या धारा 4 के उल्लंघन में वाहन चलाना। - जो कोई भी धारा 3 या धारा 4 के उल्लंघन में मोटर वाहन चलाता है, उसे तीन महीने तक के कारावास या पांच सौ रुपये तक के जुर्माने या दोनों से दंडित किया जा सकता है।”

50. धारा 6 'ड्राइविंग लाइसेंस रखने पर प्रतिबंध' से संबंधित है और अन्य बातों के साथ-साथ, व्यक्तियों को दूसरों को अपने ड्राइविंग लाइसेंस का उपयोग करने की अनुमति देने से रोकने के लिए सामान्य प्रतिबंध लगाती है। धारा 7(1) महत्वपूर्ण है और यह प्रावधान करती है कि परिवहन वाहन के लिए लर्नर लाइसेंस केवल उसी व्यक्ति को जारी किया जा सकता है, जिसके पास कम से कम एक वर्ष के लिए लाइट मोटर वाहन के लिए ड्राइविंग लाइसेंस हो। संशोधित धारा इस प्रकार है:

“7. कुछ वाहनों के लिए शिक्षार्थी लाइसेंस दिए जाने पर प्रतिबंध। - [(1) किसी भी व्यक्ति को परिवहन वाहन चलाने के लिए शिक्षार्थी लाइसेंस तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि उसके पास कम से कम एक वर्ष के लिए हल्के मोटर वाहन चलाने का ड्राइविंग लाइसेंस न हो:] [बशर्ते कि इस उप-धारा में निहित कोई भी बात ई-कार्ट या ई-रिक्शा पर लागू नहीं होगी।] (2) अठारह वर्ष से कम आयु के किसी भी व्यक्ति को गियर रहित मोटर साइकिल चलाने के लिए शिक्षार्थी लाइसेंस नहीं दिया जाएगा, सिवाय उस व्यक्ति की लिखित सहमति के जो शिक्षार्थी लाइसेंस चाहता है।”

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

51. धारा 8 'शिक्षार्थी लाइसेंस प्रदान करने' से संबंधित है। चिकित्सा प्रमाण पत्र की आवश्यकता मोटर वाहन नियमों की धारा 8(3), धारा 15 और नियम 5 में निहित है। संशोधित धारा 8 की उपधारा (3) के अनुसार परिवहन वाहन के लिए शिक्षार्थी लाइसेंस के लिए आवेदन के साथ पंजीकृत चिकित्सक द्वारा जारी चिकित्सा प्रमाण पत्र होना चाहिए। हालांकि, संशोधित धारा 8 में 'परिवहन वाहन' का उल्लेख नहीं किया गया है:

“-8(1) कोई भी व्यक्ति जो धारा 4 के तहत मोटर वाहन चलाने के लिए अयोग्य नहीं है और जो फिलहाल ड्राइविंग लाइसेंस रखने या प्राप्त करने के लिए अयोग्य नहीं है, धारा 7 के प्रावधानों के अधीन रहते हुए, उस क्षेत्र में अधिकारिता रखने वाले लाइसेंसिंग प्राधिकरण को आवेदन कर सकता है-

(i) जिसमें वह आमतौर पर निवास करता है या व्यवसाय करता है, या
(ii) जिसमें धारा 12 में निर्दिष्ट स्कूल या प्रतिष्ठान स्थित है, जहां से वह मोटर वाहन चलाने की शिक्षा प्राप्त करने का इरादा रखता है, उसे शिक्षार्थी लाइसेंस जारी करने के लिए।

(2) उप-धारा (1) के तहत प्रत्येक आवेदन ऐसे प्रारूप में होगा और ऐसे दस्तावेजों और ऐसी फीस के साथ होगा जैसा कि केंद्रीय सरकार द्वारा निर्धारित किया जा सकता है।

(3) उप-धारा (1) के तहत प्रत्येक आवेदन के साथ ऐसे प्रारूप में एक चिकित्सा प्रमाण पत्र होगा जैसा कि केंद्रीय सरकार द्वारा निर्धारित किया जा सकता है और ऐसे पंजीकृत चिकित्सा व्यवसायी द्वारा हस्ताक्षरित होगा, जैसा कि राज्य सरकार या राज्य सरकार द्वारा इस संबंध में प्राधिकृत कोई व्यक्ति, आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, इस प्रयोजन के लिए नियुक्त कर सकता है:

XXI”

52. संशोधित धारा 8(3) इस प्रकार है:

(3) उपधारा (1) के अधीन परिवहन वाहन चलाने के लिए किया गया प्रत्येक आवेदन, ऐसे प्रपत्र में चिकित्सा प्रमाण-पत्र के साथ होगा जैसा कि केन्द्रीय सरकार द्वारा निर्धारित किया जा सकता है तथा ऐसे पंजीकृत चिकित्सा व्यवसायी द्वारा हस्ताक्षरित होगा जिसे राज्य सरकार या राज्य सरकार द्वारा इस निमित्त प्राधिकृत कोई व्यक्ति, आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, इस प्रयोजन के लिए नियुक्त करे:”

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

53. संशोधित मोटर वाहन नियमों के नियम 5(1) जिसका शीर्षक है 'मेडिकल सर्टिफिकेट' इस तरह की आवश्यकता को दोहराया गया है। जबकि अन्य वाहनों के लिए फिटनेस की स्व-घोषणा की आवश्यकता है, 'ट्रांसपोर्ट वाहन' चलाने के लिए पंजीकृत मेडिकल प्रैक्टिशनर द्वारा मेडिकल सर्टिफिकेट आवश्यक है। असंशोधित नियम 5 जिसमें 'ट्रांसपोर्ट वाहन' का उल्लेख नहीं है, इस प्रकार है:

“5. “मेडिकल सर्टिफिकेट- लर्नर लाइसेंस या ड्राइविंग लाइसेंस जारी करने या ड्राइविंग लाइसेंस में मोटर वाहन के किसी अन्य वर्ग या विवरण को जोड़ने या लर्नर लाइसेंस या ड्राइविंग लाइसेंस के नवीनीकरण के लिए प्रत्येक आवेदन के साथ धारा 8 की उपधारा (3)

में निर्दिष्ट पंजीकृत चिकित्सा व्यवसायी द्वारा जारी फॉर्म 1 में मेडिकल सर्टिफिकेट संलग्न किया जाएगा”

54. संशोधित नियम 5 भी नीचे उद्धृत है:

“5. चिकित्सा प्रमाण-पत्र- शिक्षार्थी लाइसेंस या ड्राइविंग लाइसेंस जारी करने या ड्राइविंग लाइसेंस में मोटर वाहन की अन्य श्रेणी या विवरण जोड़ने या परिवहन वाहन के अलावा किसी अन्य वाहन को चलाने के लिए ड्राइविंग लाइसेंस के नवीनीकरण के लिए प्रत्येक आवेदन के साथ फॉर्म 1 में शारीरिक फिटनेस के बारे में स्व-घोषणा संलग्न की जाएगी और परिवहन वाहन चलाने के लिए लाइसेंस के लिए प्रत्येक ऐसे आवेदन के साथ धारा 8 की उप-धारा (3) में निर्दिष्ट पंजीकृत चिकित्सा व्यवसायी द्वारा जारी फॉर्म 1-ए में चिकित्सा प्रमाण-पत्र संलग्न किया जाएगा”

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

55. धारा 15 जिसका शीर्षक है 'ड्राइविंग लाइसेंस का नवीनीकरण', उसमें दी गई समयावधि के भीतर नवीनीकरण के लिए आवश्यकताओं को रेखांकित करता है। धारा 15(1) का दूसरा प्रावधान 'परिवहन वाहन' और 40 वर्ष से अधिक आयु के लोगों के लिए चिकित्सा प्रमाण पत्र की आवश्यकता को अनिवार्य बनाता है। इसमें दूसरा प्रावधान इस प्रकार है:

“इसके अतिरिक्त, जहां आवेदन परिवहन वाहन चलाने के लिए लाइसेंस के नवीकरण के लिए है या जहां किसी अन्य मामले में आवेदक ने चालीस वर्ष की आयु प्राप्त कर ली है, वहां उसके साथ चिकित्सा प्रमाण पत्र संलग्न किया जाएगा, जो उसी रूप में और उसी तरीके से होगा जैसा कि धारा 8 की उपधारा (3) में निर्दिष्ट है, और धारा 8 की उपधारा (4) के प्रावधान, जहां तक हो सके, ऐसे प्रत्येक मामले के संबंध में लागू होंगे जैसे वे शिक्षार्थी लाइसेंस के संबंध में लागू होते हैं।”

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

56. धारा 9 जिसका शीर्षक है 'ड्राइविंग लाइसेंस प्रदान करना' ड्राइविंग लाइसेंस प्रदान करने के लिए एक व्यापक प्रक्रिया प्रदान करता है। धारा 9(1) लाइसेंसिंग प्रक्रिया में शामिल अधिकार क्षेत्र को संबोधित करती है। धारा 9(2) के तहत, ड्राइविंग लाइसेंस रखने या प्राप्त करने से अयोग्य न होने वाला कोई भी व्यक्ति केंद्र सरकार द्वारा निर्धारित प्रपत्र का उपयोग करके आवेदन कर सकता है। आवेदक को धारा 9(3) में निर्दिष्ट एक परीक्षा भी उत्तीर्ण करनी होगी। इसके अतिरिक्त, परिवहन वाहन लाइसेंस चाहने वालों के लिए, धारा 9(4) केंद्र सरकार द्वारा निर्धारित न्यूनतम शैक्षणिक योग्यता अनिवार्य करती है। धारा 9(5) 7 दिनों के बाद फिर से परीक्षा देने की आवश्यकता से संबंधित है। इस बीच, धारा 9(6) में कहा गया है कि वाहन चलाने की योग्यता का परीक्षण उसी प्रकार के वाहन में किया जाना चाहिए जिसका आवेदन संदर्भित है। धारा 9(7) अयोग्यता से संबंधित है और धारा 9(8) अन्य बातों के साथ-साथ यह प्रावधान करती है कि लाइसेंसिंग प्राधिकरण आदतन अपराधी या आदतन शराबी या जो आदतन किसी मादक दवा या मनःप्रभावी पदार्थ का आदी है या जिसका लाइसेंस पहले रद्द किया जा चुका है, को लाइसेंस जारी करने से मना कर सकता है। धारा 9(4) जो हमारे उद्देश्य के लिए प्रासंगिक है, नीचे उद्धृत है:

“(4) जहां आवेदन परिवहन वाहन चलाने के लिए लाइसेंस के लिए है, वहां किसी भी

आवेदक को ऐसा प्राधिकरण तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि उसके पास केंद्रीय सरकार द्वारा निर्धारित न्यूनतम शैक्षणिक योग्यता और धारा 12 में निर्दिष्ट स्कूल या प्रतिष्ठान द्वारा जारी ड्राइविंग प्रमाण पत्र न हो।”

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

57. मोटर वाहन नियमों के नियम 17(1)(बी) में यह प्रावधान है कि ड्राइविंग लाइसेंस में “परिवहन वाहन” की श्रेणी जोड़ने के लिए किसी भी आवेदन के साथ ड्राइविंग प्रमाणपत्र अवश्य होना चाहिए:

“17. ड्राइविंग लाइसेंस में वृद्धि.- (1) ड्राइविंग लाइसेंस में मोटर वाहन की किसी अन्य श्रेणी या विवरण को जोड़ने के लिए आवेदन लाइसेंसिंग प्राधिकारी को [प्रपत्र 2] में किया जाएगा और उसके साथ निम्नलिखित संलग्न किए जाएंगे-

(क) आवेदक द्वारा धारित प्रभावी शिक्षार्थी लाइसेंस और ड्राइविंग लाइसेंस; (ख) ई-रिक्शा या ई-कार्ट को छोड़कर परिवहन वाहन को जोड़ने के लिए आवेदन के मामले में फॉर्म 5 में ड्राइविंग प्रमाण पत्र।”

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

58. मोटर वाहन अधिनियम की धारा 14 ड्राइविंग लाइसेंस की वैधता अवधि को रेखांकित करती है, जिसमें ‘परिवहन वाहन’ और ‘माल ढोने वाले परिवहन वाहन’ के बीच अंतर किया गया है, साथ ही लाइसेंस धारक की आयु पर भी विचार किया गया है। संशोधित धारा के अनुसार, 30 वर्ष से कम आयु के व्यक्तियों का लाइसेंस 40 वर्ष की आयु तक वैध रहेगा, जबकि 30 से 49 वर्ष की आयु वाले व्यक्तियों का लाइसेंस 10 वर्ष की वैधता अवधि का आनंद लेगा। 50 से 54 वर्ष की आयु वाले व्यक्तियों के लिए लाइसेंस 60 वर्ष की आयु तक वैध रहता है, और 55 वर्ष या उससे अधिक आयु वालों के लिए वैधता 5 वर्ष निर्धारित की गई है। यह रूपरेखा इस समझ को दर्शाती है कि ड्राइविंग क्षमता और अनुभव उम्र के साथ भिन्न हो सकते हैं। धारा 14 का प्रासंगिक भाग नीचे उद्धृत किया गया है:

“14. मोटर वाहन चलाने के लिए लाइसेंस की वैधता।-

(1) इस अधिनियम के तहत जारी किया गया शिक्षार्थी लाइसेंस, इस अधिनियम के अन्य प्रावधानों के अधीन, लाइसेंस जारी करने की तारीख से छह महीने की अवधि के लिए प्रभावी होगा।

(2) इस अधिनियम के तहत जारी या नवीनीकृत ड्राइविंग लाइसेंस, -

(ए) परिवहन वाहन चलाने के लाइसेंस के मामले में, तीन साल की अवधि के लिए प्रभावी होगा: 1 *** 2 [बशर्ते कि खतरनाक या जोखिमपूर्ण प्रकृति के सामान ले जाने वाले परिवहन वाहन चलाने के लाइसेंस के मामले में एक वर्ष की अवधि के लिए प्रभावी होगा और इसका नवीनीकरण इस शर्त के अधीन होगा कि चालक निर्धारित पाठ्यक्रम का एक दिवसीय पुनश्चर्या पाठ्यक्रम पूरा करेगा; और;]

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx”

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

59. नियम 10 का शीर्षक है ‘शिक्षार्थी लाइसेंस के लिए आवेदन’। असंशोधित नियम 10 में निम्नलिखित उल्लेख है:

“10. शिक्षार्थी लाइसेंस के लिए आवेदन। शिक्षार्थी लाइसेंस के अनुदान के लिए आवेदन प्रपत्र 2 में किया जाएगा और उसके साथ संलग्न किया जाएगा,—

(क) नियम 6 में अन्यथा प्रावधान के सिवाय, [प्रपत्र 1-ए] में चिकित्सा प्रमाण पत्र।

(ख) आवेदक की हाल ही में खींची गई पासपोर्ट आकार की फोटो की तीन प्रतियां,

(ग) नियम 32 में निर्दिष्ट उचित शुल्क,

[(घ) मध्यम माल वाहन, मध्यम यात्री मोटर वाहन, भारी माल वाहन या भारी यात्री वाहन के लिए आवेदन के मामले में, आवेदक के पास मौजूद ड्राइविंग लाइसेंस।”

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

60. संशोधित नियम 10 इन हाइलाइट किए गए शब्दों को एकल शब्द ‘परिवहन वाहन’ से प्रतिस्थापित करता है:

10. शिक्षार्थी लाइसेंस के लिए आवेदन। शिक्षार्थी लाइसेंस के लिए आवेदन प्रपत्र 2 में किया जाएगा और उसके साथ संलग्न किया जाएगा,—

(क) नियम 6 में अन्यथा प्रावधान के सिवाय, [प्रपत्र 1-ए] में चिकित्सा प्रमाण पत्र।

(ख) आवेदक की हाल ही में खींची गई पासपोर्ट आकार की फोटो की तीन प्रतियां,

(ग) नियम 32 में निर्दिष्ट उचित शुल्क,

[(घ) ई-रिक्शा या ई-कार्ट को छोड़कर परिवहन वाहन के लिए आवेदन के मामले में, आवेदक के पास ड्राइविंग लाइसेंस]

[(ड) निवास का प्रमाण

(च) आयु का प्रमाण”

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

61. धारा 27 केन्द्रीय सरकार की नियम बनाने की शक्ति से संबंधित है। धारा 28 जो राज्य सरकार की नियम बनाने की शक्ति से संबंधित है, उपधारा 2(डी) और 2(एच) में परिवहन वाहनों के संबंध में विशेष रूप से निम्नलिखित प्रावधान करती है:-

“(घ) **परिवहन वाहनों** के चालकों द्वारा पहने जाने वाले बैज और वर्दी तथा बैज के संबंध में भुगतान की जाने वाली फीस”

(ज) ऐसे व्यक्तियों के कर्तव्य, कार्य और आचरण जिन्हें **परिवहन वाहन** चलाने के लिए लाइसेंस जारी किए गए हैं [जोर दिया गया]

62. पाठ्यक्रम से संबंधित नियम 31(2) और (3) में निम्नलिखित प्रावधान है:

31. मोटर वाहन चलाने में निर्देश देने के लिए पाठ्यक्रम.-

(1) विद्यालयों या प्रतिष्ठानों में मोटर वाहन चलाने में निर्देश देने के लिए पाठ्यक्रम निम्नानुसार होगा (नीचे दी गई तालिका देखें):

[(2) **गैर-परिवहन वाहनों** के चालकों के प्रशिक्षण के लिए पाठ उप-नियम (1) में निर्दिष्ट पाठ्यक्रम के भाग ए, बी, सी, एफ, जी और के को कवर करेंगे और प्रशिक्षण अवधि इक्कीस दिनों से कम नहीं होगी: बशर्ते कि मोटरसाइकिलों के मामले में, यह प्रावधानों का पर्याप्त अनुपालन होगा, यदि ऐसे वाहनों पर लागू पाठ्यक्रम के भाग सी के हिस्से को कवर किया जाता है।

(3) **परिवहन वाहनों** के चालकों के प्रशिक्षण के लिए पाठ उप-नियम (1) में निर्दिष्ट पाठ्यक्रम के भाग ई, एफ, जी, एच, आई, जे और के को कवर करेंगे और प्रशिक्षण अवधि तीस दिनों से कम नहीं होगी”

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

63. मोटर वाहन अधिनियम का अध्याय V विशेष रूप से 'परिवहन वाहनों के नियंत्रण' से संबंधित है। धारा 66 'परमिट की आवश्यकता' से संबंधित है और मोटर वाहन के मालिक को किसी सार्वजनिक स्थान पर परिवहन वाहन के रूप में मोटर वाहन का उपयोग करने या उपयोग की अनुमति देने से रोकता है, सिवाय किसी उपयुक्त प्राधिकारी द्वारा दिए गए परमिट की शर्तों के अनुसार:

“66. परमिट की आवश्यकता.- (1) किसी मोटर वाहन का स्वामी किसी सार्वजनिक स्थान पर **परिवहन वाहन** के रूप में वाहन का उपयोग नहीं करेगा या उपयोग की अनुमति नहीं देगा, चाहे ऐसा वाहन वास्तव में यात्रियों या माल को ले जा रहा हो या नहीं, सिवाय किसी क्षेत्रीय या राज्य परिवहन प्राधिकरण या किसी विहित प्राधिकरण द्वारा दिए गए या प्रतिहस्ताक्षरित परमिट की शर्तों के अनुसार, जो उसे उस स्थान पर उस तरीके से वाहन का उपयोग करने के लिए प्राधिकृत करता है, जिस तरीके से वाहन का उपयोग किया जा रहा है:...”

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

64. परमिट की आवश्यकता और ड्राइविंग लाइसेंस की आवश्यकता दो अलग-अलग आवश्यकताएं हैं और इनके बीच अंतर को ध्यान में रखा जाना चाहिए।

65. उपर्युक्त प्रावधानों को यह तर्क देने के लिए उपयोग में लाया जा रहा है कि विधानमंडल ने हल्के वाहनों और परिवहन वाहनों को अलग-अलग श्रेणियों में रखा है। प्रत्येक श्रेणी के वाहन के लिए अलग-अलग स्तर की जांच की व्यवस्था की गई है और बीमा कंपनियों की ओर से तर्क यह है कि हल्के वाहनों के लाइसेंस धारक को परिवहन वाहन चलाने का अधिकार नहीं है और दूसरी श्रेणी के वाहन को चलाने के लिए अलग से अनुमोदन की आवश्यकता होगी।

66. जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, विभिन्न प्रावधानों को पढ़ने से पाठक दो अलग-अलग क्षेत्रों में फंस जाता है और इससे कानूनी निहितार्थ अव्यवहारिक हो सकते हैं। इस जटिल प्रश्न को सुलझाने के लिए हमें विधि के सामंजस्यपूर्ण निर्माण के सिद्धांत का मार्गदर्शन करना चाहिए।

(क) सामंजस्यपूर्ण निर्माण

67. सुल्ताना बेगम बनाम प्रेम चंद जैन³² में, इस न्यायालय ने इस न्यायालय के प्रासंगिक उदाहरणों की जांच की और विधियों के सामंजस्यपूर्ण निर्माण पर निम्नलिखित सिद्धांतों को स्पष्ट किया:

“अ. न्यायालयों का यह कर्तव्य है कि वे अधिनियम की दो धाराओं के बीच आमने-सामने टकराव से बचें और उन प्रावधानों की व्याख्या करें जो एक-दूसरे के साथ संघर्ष में प्रतीत होते हैं, ताकि उनमें सामंजस्य स्थापित हो सके;

ब. किसी कानून की एक धारा के प्रावधानों का उपयोग अन्य प्रावधानों को विफल करने के लिए नहीं किया जा सकता है, जब तक कि न्यायालय अपने प्रयासों के बावजूद उनके बीच

सामंजस्य स्थापित करना असंभव न पाए;

स. जब किसी अधिनियम में दो परस्पर विरोधी प्रावधान हों, जिनका एक-दूसरे के साथ सामंजस्य स्थापित नहीं किया जा सकता है, तो उनकी व्याख्या इस तरह की जानी चाहिए कि, यदि संभव हो, तो दोनों पर प्रभाव डाला जाए। सामंजस्यपूर्ण निर्माण के नियम का सार यही है;

द. न्यायालयों को यह भी ध्यान में रखना होगा कि ऐसी व्याख्या जो किसी एक प्रावधान को “मृत पत्र” या “बेकार लकड़ी” में बदल देती है, सामंजस्यपूर्ण निर्माण नहीं है; और

इ. सामंजस्यपूर्ण बनाने का अर्थ किसी वैधानिक प्रावधान को नष्ट करना या उसे बेकार बनाना नहीं है।”

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

68. उपरोक्त सिद्धांतों को ध्यान में रखते हुए, आइए आगे बढ़ें। एमवी अधिनियम और एमवी नियमों के प्रासंगिक प्रावधानों से पता चलता है कि 'परिवहन वाहन' शब्द का अक्सर विभिन्न धाराओं और नियमों में उल्लेख किया जाता है। इनमें से अधिकांश प्रावधानों पर मुकुंद देवांगन (2017) में ध्यान नहीं दिया गया। यह सच है कि विधानमंडल ने 'परिवहन वाहनों' के लिए अतिरिक्त आवश्यकताएं लगाई हैं। लेकिन क्या यह कहना पर्याप्त होगा कि 'लाइट मोटर व्हीकल' लाइसेंस धारक कानूनी रूप से परिवहन वाहन चलाने में असमर्थ है, भले ही उसका सकल वाहन भार 7500 किलोग्राम से कम हो, जैसा कि बीमा कंपनियों के वकील ने सुझाया है? हमारे विचार में, इस तरह की व्याख्या धारा 2(21) में दी गई एलएमवी की सटीक और संक्षिप्त परिभाषा को अनावश्यक और बेकार बना देगी, जिसमें 'साधन' शब्द का बहुत महत्वपूर्ण उपयोग किया गया है। जब धारा 2(21) की प्रासंगिकता पर सवाल उठाए गए, तो निम्नलिखित बिंदु उठाए गए:-

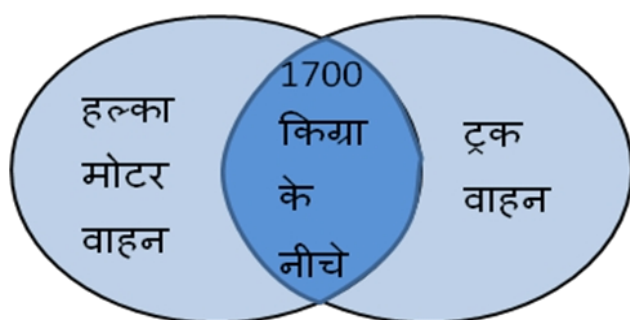
(ए) धारा 2(21) जिसमें परिवहन वाहन शामिल हैं, धारा 113 के तहत निर्धारित एक अलग व्यवस्था के लिए है जो वाहन के वजन और उपयोग दोनों पर सीमाएं लगाती है। धारा 115 प्राधिकरण को किसी निर्दिष्ट वर्ग या विवरण के किसी भी वाहन के चलाने पर प्रतिबंध लगाने का अधिकार देती है

ये धाराएँ अध्याय VII में समाहित हैं, जिसका शीर्षक 'यातायात नियंत्रण' है और ये 'भार की सीमाएँ और उपयोग की सीमाएँ' और 'वाहनों के उपयोग को प्रतिबंधित करने की शक्ति' से संबंधित हैं। कुछ सड़कों या क्षेत्रों में विशिष्ट भार वाले वाहनों को प्रतिबंधित किया जा सकता है, जिससे भार एक प्रासंगिक कारक बन जाता है। LMV की उक्त परिभाषा के तहत, 'भार' को मुख्य रूप से 'रोड टैक्स' निर्धारित करने के प्रयोजनों के लिए 'LMV' और 'परिवहन' वाहनों के बीच सीमांकन के लिए एक कारक के रूप में रखा गया है।

(b) धारा 41(4) पंजीकरण प्रक्रिया के दौरान वाहन के सटीक प्रकार - इसके डिजाइन, निर्माण और इच्छित उपयोग सहित - को निर्दिष्ट करने की आवश्यकता को रेखांकित करती है। यह तर्क दिया गया कि यहीं पर भार एक महत्वपूर्ण कारक बन जाता है।

(c) आयकर अधिनियम 1961 की धारा 44(ae) में भार पर विचार किया जाता है, जो परिवहन वाहनों से प्राप्त आय से संबंधित है।

69. वाहन के वजन का उल्लेख करने वाले उपरोक्त प्रस्तुतीकरण अलग संदर्भ में हैं और धारा 2(21) यानी परिभाषा को एक मृत पत्र बनाने के लिए इस्तेमाल नहीं किया जा सकता है। यदि परिभाषा खंड को अलग तरीके से लिखा गया होता, तो संभवतः कोई यह तर्क दे सकता था कि परिवहन वाहनों और एलएमवी के बीच अंतर किया जा सकता है। लेकिन 'साधन' शब्द का उपयोग विधानमंडल के स्पष्ट इरादे की ओर इशारा करता है। जब न्यायालय को दो व्याख्याओं का सामना करना पड़ता है, जिनमें से एक प्रावधान को 'मृत पत्र' बनाने का प्रभाव डालेगी, तो ऐसी व्याख्या से बचना चाहिए जो कानून में प्रमुख शब्दों के साथ इस तरह की हिंसा की अनुमति देती है। इसलिए सामंजस्य स्थापित करने का प्रयास उचित होगा। आइए निम्नलिखित ओवरलैपिंग आरेख पर विचार करके इस मुद्दे का आगे विश्लेषण करें:



70. उपरोक्त उदाहरण से पता चलता है कि सभी परिवहन वाहन हल्के मोटर वाहन नहीं हैं, लेकिन कुछ हल्के मोटर वाहन की श्रेणी में आ सकते हैं, जिसे ओवरलैपिंग सेक्शन द्वारा दर्शाया गया है। इसलिए निष्कर्ष यह है कि यदि परिवहन वाहन धारा 2(21) में हल्के मोटर वाहन की परिभाषा के अंतर्गत आता है, तो ऊपर उल्लिखित प्रावधानों में उल्लिखित अतिरिक्त आवश्यकताओं को 'हल्के मोटर वाहन' वर्ग के लिए ड्राइविंग लाइसेंस रखने वाले व्यक्ति द्वारा संतुष्ट करने की आवश्यकता नहीं है। नतीजतन, परिवहन वाहन का अलग से समर्थन आवश्यक नहीं है क्योंकि 7500 किलोग्राम से कम वजन वाले वाहनों के लिए एलएमवी लाइसेंस पर्याप्त होगा। इस तरह की व्याख्या केवल उन परिवहन वाहनों के लिए अतिरिक्त कारकों की आवश्यकता के द्वारा वैधानिक प्रावधानों को सुसंगत बनाएगी जिनका सकल वजन 7500 किलोग्राम से अधिक है।

71. इसके अतिरिक्त यह तर्क दिया गया कि इस मामले में जनरलिया स्पेशलिबस नॉन डिरोगेंट" का सिद्धांत लागू होगा। धारा 2(21) एक सामान्य प्रावधान है जो हल्के मोटर वाहन को परिभाषित करता है जिसमें 'परिवहन वाहन' शामिल है, जबकि धारा 3 एक विशिष्ट प्रावधान है जो अलग लाइसेंस समर्थन के बिना 'परिवहन वाहन' चलाने पर रोक लगाता है। श्री जयंत भूषण के अनुसार, धारा 3 को प्राथमिकता दी जानी चाहिए, जिसमें 'परिवहन वाहन' श्रेणी के तहत एक अलग समर्थन की आवश्यकता होती है।

72. इस तर्क को संबोधित करने के लिए, आइए इंस्टीट्यूट ऑफ पेटेंट एजेंट्स एंड अदर्स बनाम जोसेफ लॉकवुड³³ में लॉर्ड हर्शल एलसी द्वारा दिए गए निम्नलिखित अंश पर विचार करें:

"ठीक है, कभी-कभी एक ही अधिनियम में दो धाराओं के बीच संघर्ष पाया जाता है। आपको उन्हें यथासंभव सुलझाने का प्रयास करना होगा। यदि आप ऐसा नहीं कर सकते, तो आपको यह निर्धारित करना होगा कि कौन सा प्रावधान प्रमुख है और कौन सा अधीनस्थ है, और किसे दूसरे के लिए रास्ता देना चाहिए।"

73. ध्यान देने वाली महत्वपूर्ण बात यह है कि एक प्रावधान को दूसरे के लिए तभी रास्ता देना चाहिए जब सामंजस्य संभव न हो। हालाँकि, जब दोनों में सामंजस्य स्थापित करना संभव हो, तो न्यायालय को यह निर्धारित करने की आवश्यकता नहीं है कि कौन सा प्रावधान प्रमुख है। धारा 3(1) के दूसरे भाग को निरर्थक बनाने के तर्क के संबंध में, आइए हम फिर से धारा 3 पर ध्यान दें:

“3. ड्राइविंग लाइसेंस की आवश्यकता.- (1) कोई भी व्यक्ति किसी सार्वजनिक स्थान पर मोटर वाहन तब तक नहीं चलाएगा जब तक कि उसके पास वाहन चलाने के लिए उसे जारी किया गया प्रभावी ड्राइविंग लाइसेंस न हो; और कोई भी व्यक्ति परिवहन वाहन (धारा 75 की उपधारा (2) के तहत बनाई गई किसी योजना के तहत अपने स्वयं के उपयोग के लिए या किराए पर ली गई मोटर कैब या मोटरसाइकिल के अलावा) तब तक नहीं चलाएगा जब तक कि उसका ड्राइविंग लाइसेंस उसे ऐसा करने के लिए विशेष रूप से हकदार न बनाए।”
[इस पर विशेष जोर दिया गया]

74. धारा 3 में 'परिवहन वाहन' का उल्लेख है, जैसे मोटर वाहन अधिनियम और मोटर वाहन नियमों में कई अन्य प्रावधान हैं। धारा 3 को एक विशेष प्रावधान के रूप में नहीं समझा जा सकता है जो धारा 2(21) में दी गई एलएमवी की सख्त और जोरदार परिभाषा और धारा 10 में दिए गए 'हल्के मोटर वाहन' के अलग वर्ग को दरकिनार कर देगा। धारा 2(21) में 'साधन' शब्द का उपयोग किया गया है जैसा कि पहले जोर दिया गया था और परिभाषा के शब्दों में निश्चितता की पुष्टि है और इसे तकनीकी अर्थ में सख्ती से पहचाना जाना चाहिए और इसे शिथिल रूप से नहीं समझा जाना चाहिए। यह कहना कि धारा 3 एलएमवी लाइसेंस धारकों को अनुमेय भार श्रेणी के परिवहन वाहन चलाने से वंचित कर देगी, असंगत होगा और सख्त परिभाषा खंड को निष्फल और एक 'मृत पत्र' बना देगा। दोनों वर्गों का सामंजस्यपूर्ण निर्माण हमें इस निष्कर्ष पर पहुँचा सकता है कि LMV लाइसेंस धारकों के लिए, LMV श्रेणी के वाहनों को चलाने के लिए 'परिवहन वाहन' श्रेणी के तहत एक अलग अनुमोदन अनावश्यक होगा। हमारी व्याख्या और समझ में, यह मानना तर्कसंगत होगा कि अतिरिक्त लाइसेंसिंग आवश्यकताओं का LMV श्रेणी के वाहनों के लिए कोई आवेदन नहीं होगा, बल्कि केवल ऐसे 'परिवहन वाहनों' के लिए आवश्यक होगा, जो अपने सकल वजन के आधार पर मध्यम और भारी श्रेणी में आते हैं। इस तरह का निर्माण विधायी उद्देश्य को भी पूरा करेगा जो केवल उन व्यक्तियों को अतिरिक्त लाइसेंसिंग मानदंडों को पूरा करने की आवश्यकता के द्वारा सड़क सुरक्षा सुनिश्चित करना है जो मध्यम और भारी वाहनों को चलाने का इरादा रखते हैं। हमारे विचार में, धारा 4 में उल्लिखित आयु प्रतिबंध, एक चिकित्सा प्रमाण पत्र की आवश्यकता और धारा 7 के तहत मानदंड केवल मध्यम और भारी परिवहन वाहनों के लिए उचित रूप से लागू होने चाहिए जिनका सकल वजन 7500 किलोग्राम से अधिक होगा। इस तरह की व्याख्या से मोटर वाहन अधिनियम का उद्देश्य पूरा होगा, जिसका उद्देश्य सड़क दुर्घटनाओं के पीड़ितों को मुआवजा प्रदान करना है, साथ ही ड्राइवरों के लिए एक समान लाइसेंस व्यवस्था बनाए रखना है।

75. इस स्तर पर, यह ध्यान में रखना आवश्यक है कि वर्तमान संदर्भ की उत्पत्ति मुआवजे के दावों से उत्पन्न होती है। इसलिए नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम स्वर्ण सिंह³⁴ के फैसले का संदर्भ उपयुक्त हो सकता है। इस न्यायालय की 3 न्यायाधीशों की पीठ ने नोट किया कि मालिक के संबंध में बीमा कंपनी की देयता कई कारकों पर निर्भर करती है। वैध ड्राइविंग लाइसेंस की कमी के मुद्दे पर इस प्रकार चर्चा की गई:

“7. यदि किसी व्यक्ति को उसमें निर्दिष्ट किसी विशेष प्रकार के वाहन के लिए लाइसेंस दिया गया है, तो यह नहीं कहा जा सकता कि उसके पास किसी अन्य प्रकार के वाहन को चलाने का लाइसेंस नहीं है, जो उसी श्रेणी का है, लेकिन अलग प्रकार का है। उदाहरण के लिए, जब किसी व्यक्ति को हल्के मोटर वाहन चलाने के लिए लाइसेंस दिया जाता है, तो वह या तो कार या जीप चला सकता है और यह आवश्यक नहीं है कि उसके पास कार और जीप दोनों के लिए अलग-अलग ड्राइविंग लाइसेंस हो।

89. अधिनियम की धारा 3 चालक पर उस वाहन के प्रकार के लिए प्रभावी ड्राइविंग लाइसेंस रखने का दायित्व डालती है जिसे वह चलाना चाहता है। अधिनियम की धारा 10 केंद्र सरकार को उक्त धारा की उपधारा (2) में उल्लिखित विभिन्न श्रेणियों के वाहनों के लिए ड्राइविंग लाइसेंस के प्रारूप निर्धारित करने में सक्षम बनाती है। वर्णित विभिन्न प्रकार के वाहन जिनके लिए चालक उनमें से एक या अधिक के लिए लाइसेंस प्राप्त कर सकता है, वे हैं: (ए) बिना गियर वाली मोटरसाइकिल, (ख) गियर वाली मोटरसाइकिल, (ग) अमान्य गाड़ी, (घ) हल्का

³⁴ (2004) 3 एससीसी 297

मोटर वाहन, (ई) परिवहन वाहन, (एफ) रोड रोलर, और (जी) अन्य निर्दिष्ट विवरण का मोटर वाहन। अधिनियम की धारा 2 में परिभाषा खंड वाहनों की विभिन्न श्रेणियों को परिभाषित करता है जो धारा 10 की उप-धारा (2) में उल्लिखित व्यापक प्रकारों में शामिल हैं। वे "माल गाड़ी", "भारी माल वाहन", "भारी यात्री मोटर वाहन", "अमान्य गाड़ी", "हल्का मोटर वाहन", "मैक्सी-कैब", "मध्यम माल वाहन", "मध्यम यात्री मोटर वाहन", "मोटर-कैब", "मोटरसाइकिल", "ऑम्निबस", "निजी सेवा वाहन", "अर्ध-ट्रेलर", "पर्यटक वाहन", "ट्रैक्टर", "ट्रेलर" और "परिवहन वाहन" हैं। दुर्घटनाओं के लिए मुआवजे के दावों में, ड्राइविंग लाइसेंस की शर्तों के संबंध में विभिन्न प्रकार के उल्लंघन न्यायाधिकरण के समक्ष विचार के लिए आते हैं, क्योंकि एक व्यक्ति के पास "बिना गियर वाली मोटरसाइकिल" के लिए ड्राइविंग लाइसेंस है, [अर्थात् वह ऐसा वाहन चला रहा हो सकता है] जिसके लिए उसके पास कोई लाइसेंस नहीं है। ऐसे मामले भी सामने आ सकते हैं, जहां "हल्के मोटर वाहन" के लिए ड्राइविंग लाइसेंस धारक को "मैक्सी-कैब", "मोटर-कैब" या "ऑम्निबस" चलाते हुए पाया जाता है, जिसके लिए उसके पास कोई लाइसेंस नहीं है। प्रत्येक मामले में, न्यायाधिकरण के समक्ष प्रस्तुत साक्ष्य के आधार पर, यह निर्णय लिया जाना है कि क्या चालक के पास एक प्रकार के वाहन के लिए लाइसेंस होने के बावजूद दूसरे प्रकार का वाहन चलाते हुए पाया जाना दुर्घटना का मुख्य या सहायक कारण था। यदि तथ्यों के आधार पर यह पाया जाता है कि दुर्घटना केवल कुछ अन्य अप्रत्याशित या हस्तक्षेप करने वाले कारणों जैसे यांत्रिक विफलताओं और इसी तरह के अन्य कारणों के कारण हुई थी, जिनका चालक के पास अपेक्षित प्रकार का लाइसेंस न होने से कोई संबंध नहीं है, तो बीमाकर्ता को ड्राइविंग लाइसेंस से संबंधित शर्तों के तकनीकी उल्लंघन के लिए अपने दायित्व से बचने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

90. हमने अधिनियम की धारा 149 की उपधारा (2) के उपखंड (ii) की व्याख्या की है और उसका दायरा निर्धारित किया है। लाइसेंस शर्तों का मामूली उल्लंघन, जैसे कि मेडिकल फिटनेस प्रमाण पत्र की कमी, चालक की आयु के बारे में आवश्यकता और इसी तरह की अन्य बातें जो दुर्घटना का प्रत्यक्ष कारण नहीं पाई गईं, उन्हें वाहनों के उपयोग के मामले में महत्वहीन विचलन के मामूली उल्लंघन के रूप में माना जाएगा। लाइसेंस शर्तों के संबंध में ऐसे मामूली और महत्वहीन विचलन तीसरे पक्ष को बीमा कवरेज के लाभ से इनकार करने के लिए पर्याप्त आधार नहीं बनेंगे।

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

76. उपर्युक्त का निष्कर्ष यह है कि लाइसेंस शर्तों के मामूली तकनीकी उल्लंघन के लिए मुआवजे से इनकार नहीं किया जाना चाहिए। इस न्यायालय के समक्ष यह प्रस्तुत किया गया कि मुकुंद देवांगन (2017) में लिया गया निर्णय के पैरा 89 पर विचार न करने के कारण अनुचित (per incuriam) है। यह सही है कि न्यायालय ने इसमें उचित रूप से नोट किया है कि "ऐसे मामले भी सामने आ सकते हैं, जहां "लाइट मोटर वाहन" के लिए ड्राइविंग लाइसेंस धारक को "मैक्सी-कैब", "मोटर-कैब" या "ऑम्निबस" चलाते हुए पाया जाता है, जिसके लिए उसके पास कोई लाइसेंस नहीं है।" हालांकि, इस तरह के अवलोकन को न्यायालय द्वारा यह निर्धारित करने के लिए निर्णायक नहीं माना जा सकता है कि इनमें से प्रत्येक वाहन के लिए

अलग-अलग लाइसेंस आवश्यक होगा। इसलिए, हम इस तरह के तर्क को स्वीकार करने के लिए अनिच्छुक हैं।

b) व्याख्या के परिणामस्वरूप अव्यावहारिक परिणाम नहीं आने चाहिए

77. यह सर्वमान्य है कि किसी कानून की व्याख्या इस तरह से की जानी चाहिए कि वह अव्यवहारिक या अव्यवहारिक परिणामों से बचा जा सके³⁵। यदि किसी वैधानिक व्याख्या के परिणामस्वरूप भ्रम, अव्यवहारिकता उत्पन्न होती है या ऐसा बोझ पैदा होता है, जो विधानमंडल का इरादा नहीं था, तो ऐसी व्याख्या से बचा जाना चाहिए। विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता श्री जयंत भूषण ने मोटर वाहन अधिनियम की धारा 9(6) और मोटर वाहन नियमों के नियम 15(2) पर भरोसा करते हुए तर्क दिया कि यदि कोई व्यक्ति 'परिवहन वाहन' श्रेणी का अनुमोदन चाहता है, तो उसे 'परिवहन वाहन' पर परीक्षण करना होगा, न कि 'मारुति-800 कार' पर। आइए हम इस तर्क का परीक्षण फिर से श्री का काल्पनिक उदाहरण लेकर करें, जिनके पास एलएमवी लाइसेंस है और जो वाणिज्यिक उद्देश्यों के लिए ऑटो चलाने के इच्छुक हैं और इस तरह 'ट्रांसपोर्ट व्हीकल' श्रेणी के लाइसेंस के लिए अलग से लागू होते हैं। महत्वपूर्ण रूप से, 'ड्राइविंग लाइसेंस प्रदान करने' से संबंधित धारा 9 उप-धारा (6) में निम्नानुसार प्रावधान करती है:

“(6) वाहन चलाने की योग्यता का परीक्षण उस प्रकार के वाहन में किया जाएगा जिसका आवेदन में उल्लेख किया गया है:”

78. मोटर वाहन नियम के नियम 15 की उपधारा (2) जिसका शीर्षक है 'ड्राइविंग टेस्ट' इस प्रकार है:

“(2) धारा 9 की उपधारा (3) में निर्दिष्ट वाहन चलाने की योग्यता का परीक्षण लाइसेंसिंग प्राधिकारी या ऐसे अन्य व्यक्ति द्वारा किया जाएगा जिसे राज्य सरकार द्वारा इस संबंध में प्राधिकृत किया जाए, उस प्रकार के वाहन में जिससे आवेदन संबंधित है।”

79. 'परिवहन वाहन' श्रेणी के अंतर्गत ऊपर उल्लिखित वाहन का प्रकार या तो 7,500 किलोग्राम से कम वजन वाला तिपहिया वाहन हो सकता है या 12,000 किलोग्राम से अधिक वजन वाला भारी यात्री वाहन हो सकता है, यदि जिस श्रेणी के लिए श्री ने आवेदन किया है उसे मोटे तौर पर 'परिवहन वाहन' के रूप में लिया जाता है, भारी, मध्यम या हल्के श्रेणी के बीच कोई अंतर नहीं है। फिर हमारे काल्पनिक चालक श्री, हालांकि 'ऑटो' चलाने के लिए परीक्षण किए जाएंगे, लेकिन 'ट्रांसपोर्ट वाहन' लाइसेंस का उपयोग करके भारी यात्री वाहन चला सकते हैं। वैध प्राधिकरण पर ऐसा निष्कर्ष संदर्भ में असंगत होगा।

80. आइए हम श्री के लिए 'परिवहन वाहन' चलाने के लिए निर्धारित पाठ्यक्रम पर भी नज़र डालें। जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, 'परिवहन वाहनों' के लिए, नियम 31 के अनुसार पाठ्यक्रम भाग ई, एफ, जी, एच, आई, जे और के में निहित है:

भाग ए: ड्राइविंग सिद्धांत-I

भाग बी: यातायात शिक्षा-I

भाग सी: हल्के वाहन ड्राइविंग अभ्यास

भाग डी: वाहन तंत्र और मरम्मत

भाग ई: मध्यम और भारी वाहन ड्राइविंग: ड्राइविंग सिद्धांत-II

भाग एफ: यातायात शिक्षा-II

भाग जी: ड्राइवरों के लिए जनसंपर्क

भाग एच: भारी वाहन ड्राइविंग अभ्यास

भाग आइ. आग के खतरे

भाग जे. वाहन रखरखाव

भाग के. प्राथमिक चिकित्सा

पाठ्यक्रम भाग ई, एफ, जी, एच, आई, जे और के में निहित है:

81. हमारे काल्पनिक श्री, जो ऑटो चलाना चाहते हैं, उन्हें भाग ई, एफ, जी, एच, आई, जे और के में उल्लिखित पाठ्यक्रम के लिए प्रशिक्षण दिया जाएगा। ये भाग मुख्य रूप से 'मध्यम और भारी वाहन ड्राइविंग' से संबंधित हैं। व्यापक पाठ्यक्रम में आग के खतरे, भारी वाहन रखरखाव, क्रॉस-कंट्री अभ्यास और पहाड़ी ड्राइविंग जैसे विषय शामिल हैं, लेकिन ये श्री के लिए शायद ही प्रासंगिक होंगे जो केवल हल्के मोटर वाहन वर्ग में आने वाले ऑटो रिकशा को चलाना चाहते हैं। विधानमंडल ने अपनी बुद्धिमता से मध्यम और भारी मोटर वाहनों के संचालन के लिए उपयुक्त माने जाने वाले सुरक्षा उपायों को बढ़ाने के लिए ऐसा व्यापक पाठ्यक्रम निर्धारित किया था। ऑटो चालक श्री के लिए इस व्यापक स्तर की शिक्षा को लागू करना तर्क की अवहेलना होगी, हालांकि ऑटो एक 'परिवहन वाहन' है, लेकिन हल्के वजन वर्ग का है। इस तरह के अतार्किक परिणाम से बचने के लिए, श्री भूषण के तर्क को अस्वीकार करना होगा। इसलिए प्रावधान की व्याख्या यह घोषित करने के लिए उचित होगी कि 'परिवहन वाहन' के लिए एमवी अधिनियम में उल्लिखित अतिरिक्त आवश्यकताएं एलएमवी वर्ग को कवर नहीं करेंगी, बल्कि केवल भारी और मध्यम श्रेणी के वाहनों के लिए लागू होंगी। ऐसी व्याख्या हमारी सामंजस्यपूर्ण व्याख्या के अनुरूप होगी, जैसा कि पहले बताया गया है। यदि बीमा कंपनियों के वकील द्वारा सुझाई गई वैकल्पिक व्याख्या को स्वीकार किया जाता है, तो इसका मतलब यह होगा कि श्री के ड्राइविंग कौशल का परीक्षण ऑटोरिकशा पर किया जा सकता है, लेकिन वह 'परिवहन वाहन' की व्यापक श्रेणी के कारण कानूनी रूप से भारी मल्टी एक्सल ट्रक चलाने का भी हकदार होगा। इस तरह के बेतुके परिणाम की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

82. धारा 28(2)(डी) और 28(2)(एच) के तहत 'परिवहन वाहन' के लिए वर्दी और बैज की आवश्यकता और ऐसे व्यक्तियों के कर्तव्य और आचरण सीधे लाइसेंसिंग व्यवस्था से संबंधित नहीं हैं। इसी तरह यहां धारा 66 के तहत परमिट और वाहन के 'फिटनेस प्रमाणपत्र' से संबंधित नियम 62 की आवश्यकता पर भरोसा करना गलत है। नियम 62 से उद्धरण इस प्रकार है:-

“62. उपयुक्तता प्रमाणपत्र की वैधता.--(1) धारा 56 के अंतर्गत दिए गए परिवहन वाहन के संबंध में उपयुक्तता प्रमाणपत्र फॉर्म 38 में होगा और ऐसा प्रमाणपत्र दिए जाने या नवीकृत किए जाने पर नीचे दर्शाई गई अवधि के लिए वैध होगा:-

(क) नया परिवहन वाहन	दो साल
(ख) उपर्युक्त (क) में उल्लिखित वाहनों के संबंध में फिटनेस प्रमाण पत्र का नवीनीकरण	एक साल
[(बीए) ईरिक्षा और ई-कार्ट के संबंध में फिटनेस प्रमाण पत्र का नवीनीकरण	तीन साल
इन नियमों के नियम 82 के अंतर्गत आने वाले वाहनों के संबंध में फिटनेस प्रमाण पत्र का नवीनीकरण	एक साल
d) महत्वपूर्ण वाहनों का नया पंजीकरण	भारत में निर्मित वाहनों के मामले में विनिर्माण की तिथि को ध्यान में रखते हुए समान अवधि:

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

83. हल्के मोटर वाहन श्रेणी के लाइसेंस वाले व्यक्ति के बारे में यह आशंका भी गलत है कि वह ई-रिक्षा, ई-कार्ट, खतरनाक सामान ले जाने वाले वाहन या यहां तक कि रोड रोलर भी चला सकता है। ऐसा इसलिए है क्योंकि विधानमंडल ने एमवी अधिनियम और एमवी नियमों में इन विशेष प्रकार के वाहनों के लिए अपवाद बनाए हैं, जो निम्नलिखित से स्पष्ट है:.

- (i) धारा 28 राज्य सरकार की नियम बनाने की शक्ति से संबंधित है। खंड (एच) “रोड रोलर के चालकों को इस अध्याय या इसके तहत बनाए गए नियमों के सभी या किसी भी प्रावधान से छूट” प्रदान करता है।
- (ii) ई-कार्ट या ई-रिक्षा के लिए मोटर वाहन अधिनियम की धारा 7, 9 और 27 में अपवाद बनाया गया है। उदाहरण के लिए, धारा 7 के प्रावधान में कहा गया है कि "बशर्ते कि इस धारा में निहित कोई भी बात ई-कार्ट या ई-रिक्षा पर लागू नहीं होगी"।
- (iii) इसी तरह, नियम 8 ए ई-रिक्षा या ई-कार्ट चलाने के लिए न्यूनतम प्रशिक्षण प्रदान करता है। नियम 9 खतरनाक या जोखिमपूर्ण सामान ले जाने वाले मालवाहक वाहन के चालकों के लिए शैक्षिक योग्यता प्रदान करता है। इसलिए, वर्तमान व्याख्या का ऐसे वाहनों पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।

84. यह भी तर्क दिया गया कि ड्राइविंग लाइसेंस का प्रारूप 'परिवहन' और 'गैर परिवहन वाहन' के लिए वैधता अवधि प्रदान करता है। इस तर्क पर, हम जीवन बीमा निगम बनाम एस्कोर्ट्स³⁶ में न्यायमूर्ति ओ. चिन्नाप्पा रेड्डी के निम्नलिखित शब्दों से लाभ उठा सकते हैं, जहाँ प्रारूप पर इसी तरह के जोर के लिए, न्यायाधीश ने निम्नलिखित राय दी: -

"निश्चित रूप से, प्रपत्र अधिनियम, नियम या निर्देशों को नियंत्रित नहीं कर सकता। जैसा कि मद्रास उच्च न्यायालय के एक विद्वान न्यायाधीश ने कहा था कि कुत्ता पूंछ हिलाता है, न कि पूंछ कुत्ते को हिलाती है। हम इस न्यायालय द्वारा वासुदेव रामचंद्र शेलत बनाम

प्राणलाल जयानंद ठाकर [(1975) 1 एस.सी.आर. 534 :एआईआर 1974 एससी 1728 : 1974 (2) एससीसी 323 : 1975 (45) कॉम. केस. 43.] में कही गई बात को जोड़ सकते हैं: "किसी लेनदेन के सार को किसी कठोर रूप से निर्धारित प्रपत्र के अधीन रखना, जिसका सावधानीपूर्वक पालन किया जाना आवश्यक है, पुरातन और पुराने न्यायशास्त्र का एक हिस्सा है।"

85. विभिन्न धाराओं की सामंजस्यपूर्ण व्याख्या से हम इस निष्कर्ष पर पहुँचेंगे कि एलएमवी लाइसेंस रखने वाला व्यक्ति परिवहन वाहन चलाने के लिए भी उतना ही सक्षम है, बशर्ते कि वाहन का सकल वजन 7,500 किलोग्राम से अधिक न हो। इसलिए धारा 3(1) और अधिनियम और नियमों की अन्य धाराओं में 'परिवहन वाहन' का संदर्भ केवल उन वाहनों पर लागू होने के रूप में समझा जाना चाहिए जो धारा 2(21) के तहत सेंसु स्ट्रिक्टो परिभाषा के दायरे से बाहर आते हैं। यह व्याख्या सुनिश्चित करेगी कि कोई भी प्रावधान या शब्द निरर्थक न हो और लाइसेंसिंग व्यवस्था विधायी इरादे के साथ सुसंगत बनी रहे। इस तरह की व्याख्या से ऊपर चर्चा किए गए अतार्किक परिणामों से भी बचा जा सकेगा।

V. 8 परस्पर विरोधी निर्णयों पर चर्चा

86. इस मुद्दे के इर्द-गिर्द कानूनी परिदृश्य कि क्या 'लाइट मोटर व्हीकल' के लिए लाइसेंस रखने वाला ड्राइवर विशिष्ट अनुमोदन प्राप्त किए बिना 'ट्रांसपोर्ट व्हीकल' चला सकता है, कई परस्पर विरोधी निर्णयों द्वारा चिह्नित किया गया है। वर्तमान संदर्भ की उत्पत्ति आठ परस्पर विरोधी निर्णयों से हुई है, जिन्हें उसके बाद मुकुंद देवांगन (2017) में 3-न्यायाधीशों की पीठ को भेजा गया था। एलएमवी लाइसेंस वाले ड्राइवर द्वारा एलएमवी श्रेणी के परिवहन वाहनों को चलाने के मुद्दे पर, बीमाकृत वाहन से जुड़ी दुर्घटना की स्थिति में, कुछ राय ने बीमा कंपनी को मुआवजा देने के लिए उत्तरदायी ठहराया है, जबकि कुछ अन्य ने नोट किया है कि ड्राइवर के पास 'ट्रांसपोर्ट व्हीकल' के लिए वैध लाइसेंस नहीं था, हालांकि उसके पास एलएमवी लाइसेंस था। कुछ अवसरों पर, इस न्यायालय ने यह देखते हुए भी कि ड्राइवर के पास वैध 'ट्रांसपोर्ट व्हीकल' लाइसेंस नहीं था, मुआवजा देने के लिए अनुच्छेद 142 के तहत अपनी शक्ति का प्रयोग किया था। आगे बढ़ने से पहले, इन निर्णयों पर कालानुक्रमिक क्रम में संक्षिप्त चर्चा करना चर्चा को स्पष्टता प्रदान करने के लिए उपयुक्त होगा।

87. इस मुद्दे पर सबसे पहला फैसला 1999 में अशोक गंगाधर मराठा बनाम ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड³⁷ (संक्षेप में "अशोक गंगाधर मराठा") में हुआ था। उस समय एलएमवी की परिभाषा में 6000 किलोग्राम वजन सीमा निर्धारित की गई थी। उस मामले में तथ्य यह था कि अपीलकर्ता जो एलएमवी लाइसेंस का धारक था, उसके पास 5,920 किलोग्राम वजन का स्वराज माजदा ट्रक था, जो 26.11.1991 को एक दुर्घटना में क्षतिग्रस्त हो गया था। जब बीमाकर्ता ने एलएमवी ड्राइविंग लाइसेंस की वैधता पर सवाल उठाते हुए दावे का खंडन किया, तो अपीलकर्ता ने उपभोक्ता फोरम के समक्ष शिकायत दर्ज कराई। मामला सुप्रीम कोर्ट पहुंचा जहां इस न्यायालय की दो न्यायाधीशों वाली पीठ ने उचित रूप से टिप्पणी की कि एलएमवी लाइसेंस धारक बिना किसी विशिष्ट अनुमोदन के 'परिवहन वाहन' चला सकता है और तदनुसार, दावेदारों को मुआवजा दिया गया। सर्वोच्च न्यायालय ने, अन्य बातों के साथ-साथ, एमवी अधिनियम की धारा 2(21) के साथ-साथ एमवी नियमों के नियम 2(ई) की महत्वपूर्ण व्याख्या की, जो "गैर-परिवहन वाहन" को परिभाषित करता है। पैरा 10 में, न्यायालय ने उचित रूप से निम्नलिखित टिप्पणी की:

“10. अधिनियम की धारा 2 के खंड (21) में दी गई “हल्के मोटर वाहन” की परिभाषा केवल “हल्के माल वाहन” या “हल्के परिवहन वाहन” पर लागू हो सकती है। अन्यथा “हल्के मोटर वाहन” को अधिनियम की धारा 2 के खंड (28) में दी गई “मोटर वाहन” या “वाहन” की परिभाषा के अंतर्गत आना होगा। हल्के मोटर वाहन का अर्थ हमेशा हल्का माल गाड़ी नहीं हो सकता। हल्का मोटर वाहन एक गैर-परिवहन वाहन भी हो सकता है।”

88. न्यायालय ने पैरा 11 में अपने तर्क को इस प्रकार पूरक बनाया:

“11. फिर से दोहराना है कि चूंकि किसी वाहन को सार्वजनिक सड़क पर परिवहन वाहन के रूप में तब तक इस्तेमाल नहीं किया जा सकता जब तक कि उस उद्देश्य के लिए क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा परमिट जारी न किया गया हो और चूंकि इस मामले में किसी भी पक्ष द्वारा इस आशय की कोई दलील नहीं दी गई है और न ही रिकॉर्ड पर कोई परमिट है, इसलिए विचाराधीन वाहन एक हल्का मोटर वाहन बना रहेगा। प्रतिवादी ने यह भी नहीं कहा है कि अधिनियम की धारा 66 के तहत वाहन को परिवहन वाहन के रूप में चलाने के लिए अपीलकर्ता को कोई परमिट दिया गया था। इसके अलावा, दुर्घटना की तारीख पर, वाहन कोई माल नहीं ले जा रहा था और हालांकि यह कहा जा सकता है कि इसे परिवहन वाहन या माल वाहन के रूप में उपयोग करने के लिए डिज़ाइन किया गया था, लेकिन अधिनियम की धारा 66 में निहित वैधानिक निषेध के कारण इसे ऐसा नहीं माना जा सकता है।”

89. न्यायालय ने इसके अतिरिक्त यह भी कहा कि यदि बीमाकर्ता की दलील को स्वीकार किया जाए तो, “कोई भी हल्का मोटर वाहन कभी नहीं हो सकता है और हल्के मोटर वाहन चलाने के लिए कोई ड्राइविंग लाइसेंस कभी नहीं हो सकता है। हम अधिनियम की धारा 2 के खंड (21) पर ऐसा निर्माण नहीं कर सकते हैं जिससे हल्के मोटर वाहन को अधिनियम से पूरी तरह से बाहर रखा जा सके।”

89.1. मोटर वाहन अधिनियम की योजना को देखते हुए, उपरोक्त निष्कर्ष सही था जिसमें कहा गया था कि हल्के वाहन में ‘हल्का माल वाहन’ या ‘हल्का परिवहन वाहन’ शामिल होगा। जबकि न्यायालय ने अपने तर्क को यह कहते हुए पूरक बनाया कि किसी वाहन को सार्वजनिक सड़क पर परिवहन वाहन के रूप में तब तक इस्तेमाल नहीं किया जा सकता जब तक कि उसके पास परमिट न हो, हमें यह समझना चाहिए कि ‘लाइसेंस’ ‘परमिट’ से अलग है। ड्राइविंग लाइसेंस के कानूनी मुद्दे पर न्यायालय की टिप्पणियां हमारी अपनी व्याख्या के साथ संरेखित हैं।

90. नागाशेट्टी बनाम यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी³⁸ में, शामिल वाहन एक ट्रैक्टर था जिसके साथ पत्थरों से भरा एक ट्रेलर जुड़ा हुआ था। यह मामला 4.12.1995 को हुई एक दुर्घटना के इर्द-गिर्द घूमता है, जब चालक द्वारा चलाया जा रहा ट्रैक्टर नियंत्रण खो बैठा और दो पैदल चलने वालों को टक्कर मार दी, जिसके परिणामस्वरूप एक व्यक्ति की मौत हो गई। मृतक के एलआर ने मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण (एमएसीटी) के समक्ष मुआवजे का दावा दायर किया, जिसने उनके पक्ष में फैसला सुनाया और बीमा कंपनी को बीमित ट्रैक्टर के लिए उत्तरदायी बनाते हुए ₹2,07,000 का मुआवजा दिया। बीमा कंपनी ने उच्च न्यायालय के समक्ष अपील की, जिसमें तर्क दिया गया कि चालक के पास केवल ट्रैक्टर चलाने का लाइसेंस था, न कि ‘माल वाहन’, क्योंकि पत्थरों से भरा एक ट्रेलर ट्रैक्टर से जुड़ा हुआ था, जो इसे

'परिवहन वाहन' के रूप में वर्गीकृत करता है। बीमा कंपनी के पक्ष में फैसला सुनाते हुए उच्च न्यायालय ने माना कि लाइसेंस 'परिवहन वाहन' चलाने के लिए अवैध था, और इसलिए बीमा कंपनी दावेदारों को मुआवजा देने के लिए उत्तरदायी नहीं थी।

90.1. उच्च न्यायालय के निर्णय को दरकिनार करते हुए सर्वोच्च न्यायालय ने माना कि किसी व्यक्ति के पास किसी विशेष श्रेणी के वाहन को चलाने के लिए वैध ड्राइविंग लाइसेंस है, तो वह उस श्रेणी के वाहन को चलाने के लिए केवल इसलिए अनधिकृत नहीं हो जाता, क्योंकि उसमें ट्रेलर लगा हुआ है। बीमा पॉलिसी की शर्तों की व्याख्या करते हुए, यह माना गया कि यदि बीमा कंपनी की दलील स्वीकार कर ली जाती है, तो हर बार, एक निजी कार का मालिक, जिसके पास एलएमवी चलाने का लाइसेंस है, अपनी कार में रूफ कैरियर लगाता है, और उस पर माल ढोता है, तो एलएमवी एक परिवहन वाहन बन जाएगा, और तब मालिक के पास उस वाहन को चलाने के लिए कोई वैध लाइसेंस नहीं माना जाएगा।

90.2. उपरोक्त निर्णय में यह सही माना गया था और जैसा कि मुकुंद देवांगन (2017) में उल्लेख किया गया है, कि किसी वाहन को आसानी से 'परिवहन वाहन' के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता है, जिसके लिए ड्राइविंग लाइसेंस में अलग से अनुमोदन की आवश्यकता होती है। हालाँकि न्यायालय ने बीमा पॉलिसी शर्तों का संदर्भ देकर अपने तर्क का समर्थन किया, लेकिन कानूनी स्थिति यह बनी हुई है कि 'परिवहन वाहन' शब्द अन्य वाहन वर्गों के साथ ओवरलैप होता है।

91. इस न्यायालय के समक्ष, न्यू इंडिया एश्योरेंस कंपनी बनाम प्रभु लाल³⁹ (संक्षेप में "प्रभु लाल") के निर्णय पर भरोसा किया गया था। अब निर्णय पर हमें सावधानीपूर्वक विचार करने की आवश्यकता है। इस मामले में, 17.4.1998 को हुई दुर्घटना में एक रोडवेज बस (वजन 4,100 किलोग्राम) शामिल थी, जिसे एक व्यक्ति चला रहा था। हालाँकि, बीमा कंपनी ने इस पर विवाद किया, जिसने दावा किया कि वाहन शिकायतकर्ता के अपने भाई द्वारा चलाया जा रहा था, जिसके पास 'लाइट मोटर व्हीकल' लाइसेंस था, लेकिन 'ट्रांसपोर्ट व्हीकल' लाइसेंस नहीं था। जिला फोरम ने माना कि एमवी अधिनियम की धारा 2(14) के तहत परिभाषित 4,100 किलोग्राम वजन वाले "माल वाहक" को एलएमवी लाइसेंस वाले व्यक्ति द्वारा चलाया जा रहा था और इसलिए यह एमवी अधिनियम की धारा 2(47) के तहत एक परिवहन वाहन था, जिसके लिए एक अलग से समर्थन आवश्यक था। हालाँकि राज्य आयोग ने माना कि अशोक गंगाधर (पूर्वोक्त) में 1999 के फैसले में निर्धारित सिद्धांत लागू होगा और चूंकि वाहन का कुल वजन केवल 6,800 किलोग्राम था, इसलिए यह एलएमवी श्रेणी के वाहनों के लिए स्वीकार्य सीमा से अधिक नहीं था। तदनुसार, बीमा कंपनी को उत्तरदायी ठहराया गया। राष्ट्रीय आयोग ने दावेदारों के पक्ष में राज्य आयोग के उक्त निर्णय को बरकरार रखा।

91.1. राज्य और राष्ट्रीय आयोगों के समवर्ती निर्णयों को पलटते हुए, सर्वोच्च न्यायालय ने जिला फोरम के निर्णय को बहाल कर दिया, जिसमें कहा गया था कि दुर्घटना के समय, शिकायतकर्ता का भाई बीमाकृत वाहन चला रहा था। 4100 किलोग्राम वजन वाली बस चलाने वाले एलएमवी ड्राइविंग लाइसेंस धारक की वैधता पर, इस न्यायालय ने माना कि परिवहन वाहन चलाने के लिए एक अलग अनुमोदन आवश्यक था। यह निम्नानुसार देखा गया:

“33. हमारे विचार से, राज्य आयोग ने जिला फोरम द्वारा दर्ज किए गए निष्कर्ष को

पलटने में गलती की है। जहां तक अशोक गंगाधर [(1999) 6 एससीसी 620: 1999 एससीसी (क्रि) 1170] का सवाल है, हम उक्त निर्णय पर थोड़ी देर बाद विचार करेंगे, लेकिन रिकॉर्ड पर मौजूद दस्तावेजी साक्ष्य और विशेष रूप से परिवहन प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए परमिट से यह स्पष्ट है कि वाहन एक “माल वाहक” [धारा 2(14)] था। यदि ऐसा है, तो स्पष्ट रूप से यह अधिनियम की धारा 2 के खंड (47) के अंतर्गत आने वाला एक “परिवहन वाहन” था। इसलिए, जिला फोरम ने बीमा कंपनी की देयता के प्रश्न पर इस आधार पर विचार करने में सही निर्णय लिया कि टाटा 709 जो दुर्घटनाग्रस्त हुआ वह “परिवहन वाहन” था।

91.2. न्यायालय ने पैरा 40 और पैरा 41 में अशोक गंगाधर मराठा (पूर्वोक्त) में 1999 के फैसले को निम्नलिखित चर्चा के साथ अलग किया:

“40. इसमें कोई संदेह नहीं है कि अशोक गंगाधर [(1999) 6 एस.सी.सी. 620: 1999 एस.सी.सी. (सी.आर.आई.) 1170] में इस तथ्य के बावजूद कि चालक के पास हल्के मोटर वाहन (एल.एम.वी.) चलाने के लिए वैध ड्राइविंग लाइसेंस था, इस न्यायालय ने दावे को बरकरार रखा और बीमा कंपनी को मुआवजा देने का आदेश दिया। लेकिन, हमारे विचार से, बीमा कंपनी के विद्वान वकील का यह कहना सही है कि ऐसा इसलिए हुआ क्योंकि परिवहन प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए परमिट के संबंध में न तो कोई दलील थी और न ही कोई सबूत। दलील और सबूत के अभाव में, इस न्यायालय ने माना कि यह नहीं कहा जा सकता कि चालक के पास दुर्घटनाग्रस्त वाहन चलाने के लिए कोई वैध लाइसेंस नहीं था और उसे मुआवजे से वंचित नहीं किया जा सकता। यह स्पष्ट है यदि कोई निर्णय के पैरा 11 को पढ़ता है, जो इस प्रकार है: (एस.सी.सी. पृष्ठ 626)

“11. पुनः दोहराना है कि चूंकि किसी वाहन का सार्वजनिक सड़क पर परिवहन वाहन के रूप में तब तक उपयोग नहीं किया जा सकता जब तक कि उस उद्देश्य के लिए क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा जारी परमिट न हो और चूंकि इस मामले में किसी भी पक्ष द्वारा इस आशय की कोई दलील नहीं दी गई है और न ही रिकॉर्ड पर कोई परमिट है, इसलिए विचाराधीन वाहन हल्का मोटर वाहन ही रहेगा। प्रतिवादी ने यह भी नहीं कहा है कि अधिनियम की धारा 66 के तहत वाहन को परिवहन वाहन के रूप में चलाने के लिए अपीलकर्ता को कोई परमिट दिया गया था। इसके अलावा, दुर्घटना की तारीख पर वाहन कोई माल नहीं ले जा रहा था और हालांकि यह कहा जा सकता है कि इसे परिवहन वाहन या माल वाहक के रूप में उपयोग करने के लिए डिज़ाइन किया गया था, लेकिन अधिनियम की धारा 66 में निहित वैधानिक निषेध के कारण इसे ऐसा नहीं माना जा सकता है।”

41. हमारे फैसले में, अशोक गंगाधर [(1999) 6 एससीसी 620 : 1999 एससीसी (क्रि) 1170] ने यह निर्धारित नहीं किया कि हल्के मोटर वाहन चलाने के लिए लाइसेंस रखने वाले चालक को परिवहन वाहन चलाने के लिए अनुमोदन की आवश्यकता नहीं है और फिर भी वह ऐसे वाहन को चला सकता है। यह मामले के विशिष्ट तथ्यों पर था, क्योंकि बीमा कंपनी ने न तो दलील दी और न ही साबित किया कि वाहन परिवहन वाहन था, परिवहन

प्राधिकरण द्वारा जारी परमिट को रिकॉर्ड पर रखकर बीमा कंपनी को उत्तरदायी ठहराया गया।

91.3. प्रभु लाल (पूर्वोक्त) में, इस न्यायालय ने सही ढंग से नोट किया कि वाहन धारा 2(14) के तहत एक 'माल वाहन' था और 'परिवहन वाहन' की परिभाषा के अंतर्गत आता था। लेकिन फिर इसने इस बात को अनदेखा कर दिया कि 7500 किलोग्राम से कम भार वाला 'परिवहन वाहन' भी धारा 2(21) के तहत एलएमवी की परिभाषा के अंतर्गत आता है। इस महत्वपूर्ण पहलू पर चर्चा नहीं की गई और धारा 2(21) की परिभाषा पर भी निर्णय में ध्यान नहीं दिया गया। अशोक गंगाधर मराठा (पूर्वोक्त) के प्रासंगिक भाग में यह माना गया कि 'हल्के मोटर वाहन' की परिभाषा 'हल्के माल वाहन' के साथ-साथ 'हल्के परिवहन वाहन' पर भी लागू हो सकती है, को भी अनदेखा कर दिया गया। इसके बजाय न्यायालय ने उस मामले में साक्ष्य और दलीलों के आधार पर अशोक गंगाधर मराठा (पूर्वोक्त) के निर्णय को अलग कर दिया। हम पहले ही देख चुके हैं कि अशोक गंगाधर मराठा (पूर्वोक्त) में साक्ष्य और दलीलों के संबंध में तर्क केवल एक अतिरिक्त अवलोकन था। हमें 'परिवहन वाहन' चलाने के लिए 'परमिट' को 'ड्राइविंग लाइसेंस' के साथ भ्रमित नहीं करना चाहिए। प्रभु लाल (पूर्वोक्त) में सुप्रीम कोर्ट को अशोक गंगाधर मराठा (पूर्वोक्त) में दिए गए फैसले का पालन करना चाहिए था, जिसमें स्पष्ट रूप से कानूनी स्थिति बताई गई थी कि 'हल्के मोटर वाहन' में 'हल्का माल वाहन' भी शामिल होगा।

92. अन्नाप्पा इरप्पा नेसारिया (पूर्वोक्त) में मुद्दा, जैसा कि हमने पहले ही निर्णय के भाग III में चर्चा की है, यह था कि क्या 3,500 किलोग्राम वजन वाले मैटोडोर वैन का चालक, जिसके पास "माल गाड़ी" परमिट है, केवल LMV लाइसेंस के साथ "परिवहन वाहन" चला सकता है। वैन 1994 में MV अधिनियम में संशोधन से पहले दुर्घटनाग्रस्त हो गई थी, जब "परिवहन वाहन" के लिए कोई अलग वर्ग नहीं था। न्यायालय ने फैसला सुनाया कि चूंकि दुर्घटना संशोधन से पहले हुई थी, इसलिए चालक का LMV लाइसेंस परिवहन वाहन के लिए वैध था, और बीमा कंपनी मुआवजा देने के लिए उत्तरदायी थी। हालांकि, न्यायालय ने माना कि संशोधन के बाद, परिवहन वाहन चलाने के लिए एक अलग अनुमोदन की आवश्यकता है। हम इस तरह के दृष्टिकोण को स्वीकार करने के लिए अनिच्छुक हैं क्योंकि हमने पहले ही अपने फैसले में चर्चा की है कि 1994 के संशोधन से पहले और बाद में, 'परिवहन वाहनों' के लिए बढ़ी हुई आवश्यकताएं मुख्य रूप से मध्यम और भारी वाहनों के लिए लागू होती हैं, विशेष रूप से 1994 के संशोधन के बाद। हमने 'परिवहन वाहनों' के व्यापक वर्ग की अव्यवहारिकता और एमवी अधिनियम और एमवी नियमों के अन्य प्रावधानों के साथ इसकी असंगति पर भी चर्चा की है, अगर ऐसी व्याख्या अपनाई जाती है।

93. न्यू इंडिया एश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम रोशनबेन रहमानशा फकीर⁴⁰ (संक्षेप में रोशनबेन रहमानशा फकीर) में, मामला एक ऑटोरिक्षा से जुड़ा था, जिसे तीन पहियों वाले परिवहन वाहन के रूप में वर्गीकृत किया गया था, जिसका उपयोग माल की डिलीवरी के लिए किया जाता था। इस मामले में, बीमा कंपनी ने दुर्घटना के दावे का विरोध किया और तर्क दिया कि चालक के पास 'परिवहन वाहन' के लिए वैध ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था। हालांकि, सर्वोच्च न्यायालय ने गुजरात उच्च न्यायालय और MACT के फैसले को पलट दिया और नोट किया कि MV अधिनियम की धारा 14(2)(a) के तहत, परिवहन वाहन लाइसेंस के लिए नवीनीकरण अवधि तीन वर्ष है, जबकि अन्य वाहन श्रेणियों के लिए यह अवधि बीस वर्ष है। इस तर्क

के आधार पर, न्यायालय ने माना कि चालक ऑटोरिक्षा चलाने के लिए अधिकृत नहीं था क्योंकि उसके LMV लाइसेंस पर उचित अनुमोदन नहीं था।

93.1. उपरोक्त दोषपूर्ण निष्कर्ष मुख्य रूप से इसलिए निकाला गया क्योंकि न्यायालय धारा 2(21) को ध्यान में रखने में विफल रहा, जो हल्के मोटर वाहन (एलएमवी) को परिभाषित करता है। चूंकि ऑटोरिक्षा एलएमवी की वजन सीमा के अंतर्गत आता है, इसलिए चालक का एलएमवी लाइसेंस पर्याप्त माना जाना चाहिए था। 20 वर्षों के लिए लाइसेंस की वैधता के कारण यह अनुमान केवल ऐसे वाहनों के लिए प्रासंगिक हो सकता है जो मध्यम या भारी श्रेणियों में आते हैं।

94. ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम अंगद कोल⁴¹ (संक्षेप में "अंगद कोल") में, मृतक पीड़िता के कानूनी उत्तराधिकारियों ने एमएसीटी के समक्ष दावा दायर किया, जिसमें आरोप लगाया गया कि मृतक को 31.10.2004 को मिनी डोर ऑटो (मालवाहक वाहन) द्वारा घातक रूप से घायल कर दिया गया था, जब वह 'हरदी टर्निंग' नामक स्थान पर खड़ी थी। बीमा कंपनी ने यह तर्क देकर दावे का विरोध किया कि चालक के पास वाहन चलाने के लिए वैध और प्रभावी लाइसेंस नहीं था। न्यायाधिकरण ने दावे को स्वीकार कर लिया और चालक के लाइट मोटर वाहन (एलएमवी) लाइसेंस को पर्याप्त मानते हुए 1,83,000/- रुपये का भुगतान करने का निर्देश दिया। उच्च न्यायालय ने इस दृष्टिकोण को बरकरार रखा।

94.1. दावे के पक्ष में उपरोक्त निर्णयों को अलग रखते हुए, इस न्यायालय की दो न्यायाधीशों की पीठ ने माना कि एलएमवी लाइसेंस धारक को परिवहन वाहन के लिए भी अलग से अनुमोदन प्राप्त करना होगा। इसने नोट किया कि एमवी अधिनियम की धारा 2(21) के तहत एलएमवी की परिभाषा परिवहन वाहन को भी अपने दायरे में लाएगी, लेकिन धारा 3 के अनुसार दोनों के बीच अंतर मौजूद है, जो ड्राइविंग लाइसेंस की आवश्यकता से संबंधित है। इस प्रकार निर्णय के पैरा 15 और 16 में उल्लेख किया गया:

“15. धारा 9 में “ड्राइविंग लाइसेंस प्रदान करने” का प्रावधान है। धारा 10 में ड्राइविंग लाइसेंस के प्रारूप और विषय-वस्तु का उल्लेख है, जो इस प्रकार है:

“10. वाहन चलाने के लिए लाइसेंस का प्रारूप और अंतर्वस्तु।- (1) धारा 18 के अधीन जारी ड्राइविंग लाइसेंस को छोड़कर प्रत्येक शिक्षार्थी लाइसेंस और ड्राइविंग लाइसेंस ऐसे प्रारूप में होगा और उसमें ऐसी जानकारी होगी जो केन्द्रीय सरकार द्वारा निर्धारित की जा सकती है। (2) शिक्षार्थी लाइसेंस या, जैसा भी मामला हो, ड्राइविंग लाइसेंस को धारक को निम्नलिखित वर्गों में से एक या अधिक का मोटर वाहन चलाने का अधिकार देने के रूप में भी व्यक्त किया जाएगा, अर्थात्: (ए)-(सी)*** (डी) हल्का मोटर वाहन; (ई) परिवहन वाहन; [1994 के अधिनियम 54 की धारा 8 द्वारा खंड (ई) से (एच) के लिए प्रतिस्थापित (14-11-1994 से प्रभावी)।] (i) रोड रोलर; (जे) निर्दिष्ट विवरण का मोटर वाहन।”

इसलिए, "हल्के मोटर वाहन" और "परिवहन वाहन" के बीच अंतर स्पष्ट है। परिवहन

वाहन एक हल्का मोटर वाहन हो सकता है, लेकिन इसे चलाने के लिए एक अलग लाइसेंस प्राप्त करना आवश्यक है।

16. "परिवहन वाहन" और "यात्री वाहन" के बीच अंतर अधिनियम की धारा 14 से भी देखा जा सकता है। धारा 14 की उप-धारा (2) "परिवहन वाहन" चलाने के लिए प्रभावी लाइसेंस के मामले में तीन साल की अवधि का प्रावधान करती है, जबकि किसी अन्य लाइसेंस के मामले में यह 20 साल की अवधि के लिए प्रभावी रह सकता है।"

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

94.2. प्रभु लाल (पूर्वोक्त) में दिए गए फैसले पर भरोसा करते हुए, जिसमें अशोक गंगाधर मराठा (पूर्वोक्त) को अलग रखा गया था, न्यायालय ने अंगद कोल में माना कि मिनी माल गाड़ी ऑटो के चालक के पास एलएमवी लाइसेंस होने के कारण उसे परिवहन वाहन के लिए लाइसेंस की आवश्यकता नहीं है। न्यायालय ने अन्नप्पा इरप्पा नेसारिया (पूर्वोक्त) को भी संदर्भित किया कि संशोधन (भविष्य में लागू) ने धारा 10 में विशेष रूप से 'परिवहन वाहन' शब्द पेश किया। इस संशोधन के बाद, परिवहन वाहन चलाने के लिए एक विशिष्ट समर्थन आवश्यक होगा। यह भी नोट किया गया कि चूंकि लाइसेंस 20 साल के लिए दिया गया था, इसलिए यह अनुमान लगाया गया कि यह परिवहन वाहन के अलावा किसी अन्य वाहन के लिए था। अंततः यह माना गया कि चालक के पास 'माल वाहन' चलाने के लिए वैध ड्राइविंग लाइसेंस नहीं था और बीमा पॉलिसी की शर्तों का उल्लंघन रिकॉर्ड के सामने स्पष्ट पाया गया। हालांकि, अनुच्छेद 142 के तहत अपनी शक्ति का प्रयोग करते हुए, इस न्यायालय ने बीमा कंपनी को न्यायाधिकरण के समक्ष मुआवजे की राशि जमा करने का निर्देश दिया, साथ ही दावेदारों को इसे वापस लेने की स्वतंत्रता दी, जिससे बीमा कंपनी को वाहन के मालिक और चालक से जमा की गई राशि वसूलने का अधिकार मिल गया।

94.3. इस न्यायालय के समक्ष, बीमा कंपनियों के वकील ने अंगद कोल (पूर्वोक्त) में उपरोक्त निर्णय पर भरोसा करते हुए तर्क दिया कि 'परिवहन वाहन' और 'हल्के मोटर वाहन' के बीच स्पष्ट अंतर है। आइए हम जाँच करें कि क्या यह तर्क हमारे समर्थन के योग्य है।

94.4. अंगद कोल (पूर्वोक्त) में फैसला तब सुनाया गया जब प्रभु लाल (पूर्वोक्त) और अन्नप्पा इरप्पा नेसारिया (पूर्वोक्त) प्रभावी थे। हालांकि, जैसा कि हमने पहले देखा है, प्रभु लाल (पूर्वोक्त) धारा 2(21) में एलएमवी की परिभाषा को ध्यान में रखने में स्पष्ट रूप से विफल रहा, भले ही उसने परिवहन वाहन की परिभाषा पर विचार किया हो। इसने अशोक गंगाधर मराठा (पूर्वोक्त) को भी गलत तरीके से अलग कर दिया, जहां कानूनी स्थिति स्पष्ट रूप से इस प्रकार बताई गई थी:

“10. अधिनियम की धारा 2 के खंड (21) में दी गई “हल्के मोटर वाहन” की परिभाषा केवल “हल्के माल वाहन” या “हल्के परिवहन वाहन” पर लागू हो सकती है। अन्यथा “हल्के मोटर वाहन” को अधिनियम की धारा 2 के खंड (28) में दी गई “मोटर वाहन” या “वाहन” की परिभाषा के अंतर्गत आना होगा। हल्के मोटर वाहन का अर्थ हमेशा हल्का माल गाड़ी नहीं हो सकता। हल्का मोटर वाहन एक गैर-परिवहन वाहन भी हो सकता है।”

94.5. अंगद कोल (पूर्वोक्त) में न्यायालय ने पैरा 9 और 10 में महत्वपूर्ण कानूनी विश्लेषण को नजरअंदाज कर दिया और इसके बजाय पैरा 11 पर भरोसा करके अशोक गंगाधर मराठा (पूर्वोक्त) को अलग कर दिया, जहां न्यायालय ने केवल 'परमिट' की आवश्यकता पर अतिरिक्त तर्क दिया। 'ड्राइविंग

लाइसेंस 'परमिट' से अलग है। दो शब्दों के मिश्रण से भ्रम की स्थिति पैदा हुई। जबकि ड्राइविंग लाइसेंस ड्राइवर की योग्यता से संबंधित है, 'परमिट' वाहन के परिचालन वर्गीकरण से संबंधित है।

94.6. न्यायालय ने अंगद कोल (पूर्वोक्त) में अन्नापा इरप्पा नेसारिया (पूर्वोक्त) पर भी भरोसा किया, जिसमें कहा गया था कि संशोधन के बाद परिवहन वाहनों की शुरुआत का अर्थ यह होगा कि परिवहन वाहनों के लिए एक विशिष्ट अनुमोदन की आवश्यकता होगी। पुनरावृत्ति की कीमत पर, अन्यथा भी, एमवी अधिनियम और नियमों का एक व्यापक अध्ययन यह दर्शाता है कि ड्राइविंग लाइसेंस के उद्देश्य से अधिनियम और नियमों के विभिन्न स्थानों में परिवहन वाहन शब्द का विशिष्ट उल्लेख केवल उन परिवहन वाहनों के लिए उचित रूप से लागू होगा, जो एलएमवी के लिए धारा 2 (21) में निर्धारित वजन सीमा से ऊपर हैं।

95. एस. इय्यप्पन बनाम यूनाइटेड इंडिया इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड⁴² में, 2 न्यायाधीशों की पीठ ने अन्य बातों के साथ-साथ, अशोक गंगाधर मराठा (पूर्वोक्त) और अन्नप्पा इरप्पा नेसारिया (पूर्वोक्त) पर भरोसा किया। यह मामला एक महिंद्रा मैक्सी कैब (एक हल्का मोटर वाहन) से जुड़ी दुर्घटना से उपजा था, जिसके कारण एक व्यक्ति की मृत्यु हो गई थी। मृतक की पत्नी ने मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण के समक्ष दावा दायर किया। न्यायाधिकरण ने 2,42,000/- रुपये का मुआवजा दिया और माना कि एलएमवी लाइसेंस रखने वाला व्यक्ति महिंद्रा मैक्सी कैब चलाने का हकदार है। उच्च न्यायालय ने हालांकि, न्यायालय ने इस निर्णय को पलटते हुए कहा कि वाहन का उपयोग टैक्सी के रूप में किया गया था और इसलिए यह एक वाणिज्यिक वाहन था। इसने माना कि वाणिज्यिक वाहन चलाने के लिए एक अलग लाइसेंस आवश्यक है। हालांकि, सर्वोच्च न्यायालय ने एमएसीटी के निर्णय को बहाल करते हुए कहा कि एलएमवी लाइसेंस वाला चालक कानूनी रूप से मैक्स कैब चलाने के लिए सक्षम था, जिसका उपयोग टैक्सी के रूप में किया जाता था। न्यायालय ने एमवी अधिनियम की धारा 146, 147 और 149 पर भी विचार किया और कहा कि कुछ परिस्थितियों में, बीमाकर्ता अपनी देयता को सीमित कर सकते हैं, लेकिन वे अभी भी तीसरे पक्ष को मुआवजा देने के लिए बाध्य हैं। तीसरे पक्ष के मुआवजे के अधिकार को कानून द्वारा संरक्षित किया गया था, और बीमाकर्ता बाद में बीमाधारक से राशि वसूल सकता था यदि कोई पॉलिसी उल्लंघन हुआ हो। सर्वोच्च न्यायालय ने स्पष्ट रूप से माना कि चूंकि चालक के पास वैध एलएमवी लाइसेंस था, और महिंद्रा मैक्सी कैब को एलएमवी के रूप में वर्गीकृत किया गया था, इसलिए बीमा कंपनी मुआवजा देने के लिए उत्तरदायी थी। एस अय्यप्पन (पूर्वोक्त) में जो सही निष्कर्ष प्रतीत होता है, उसके लिए निम्नलिखित प्रासंगिक चर्चा थी:-

“18. इस मामले में, यह माना जा सकता है कि चालक के पास हल्के मोटर वाहन चलाने के लिए वैध ड्राइविंग लाइसेंस था। इस बात पर कोई विवाद नहीं है कि जिस मोटर वाहन से दुर्घटना हुई, वह महिंद्रा मैक्सी कैब थी। केवल इसलिए कि चालक के पास महिंद्रा मैक्सी कैब, जो कि एक हल्का मोटर वाहन है, चलाने के लिए ड्राइविंग लाइसेंस में कोई समर्थन नहीं था, उच्च न्यायालय ने यह मान कर कानून की गंभीर त्रुटि की है कि बीमाकर्ता मुआवजा देने के लिए उत्तरदायी नहीं है, क्योंकि चालक के पास वाणिज्यिक वाहन चलाने का लाइसेंस नहीं था। इसलिए, आरोपित निर्णय [सिविल विविध अपील संख्या

96. इसी प्रकार, कुलवंत सिंह बनाम ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड⁴³ में विचारणीय प्रश्न यह था कि क्या बीमा कंपनी के पास बीमा पॉलिसी की शर्तों के उल्लंघन के लिए वसूली के अधिकार हैं, जब चालक के पास हल्के वाहन चलाने के लिए वैध ड्राइविंग लाइसेंस है, लेकिन माल वाहन चलाने के लिए अनुमोदन प्राप्त करने में विफल रहता है? उस मामले में, मृतक के एल/आर ने 8.10.2005 को सड़क दुर्घटना में मृत्यु के बाद एमएसीटी के समक्ष दावा दायर किया था। मृतक एक टेम्पो चला रहा था, जिसे टाटा-407 टेम्पो ने टक्कर मार दी थी। न्यायाधिकरण ने माना कि दावेदार मुआवजे के हकदार थे। हालांकि, उच्च न्यायालय ने माना कि पॉलिसी की शर्तों का उल्लंघन हुआ था और बीमा कंपनी वाहन के मालिक से मुआवजे की राशि वसूलने की हकदार थी।

96.1. सुप्रीम कोर्ट की 2 जजों की बेंच ने कहा कि यह मुद्दा एस. इय्यपन (पूर्वोक्त) के फैसले के अंतर्गत आता है। इसलिए इसने माना कि बीमा कंपनी केवल इसलिए दायित्व से बच नहीं सकती क्योंकि चालक के पास वाणिज्यिक वाहन चलाने का अनुमोदन नहीं था।

96.2 हमारे द्वारा बताए गए कारणों के मद्देनजर और जैसा कि मुकुंद देवांगन (2017) में सही उल्लेख किया गया है, एस. इय्यपन (पूर्वोक्त) और कुलवंत सिंह (पूर्वोक्त) में लिए गए फैसले सही थे। हालांकि, धारा 10 में संशोधन के बाद भी, अन्नाप्पा इरप्पा नेसारिया (पूर्वोक्त) पर निर्भरता के संबंध में, एलएमवी श्रेणी में आने वाले वाहनों के लिए कानून समान बना हुआ है।\

96.3. इसलिए, वे निर्णय जिनमें न्यायालय ने माना है कि ‘परिवहन वाहन’ के लिए अलग से अनुमोदन आवश्यक नहीं हो सकता है, अर्थात् अशोक गंगाधर मराठा (पूर्वोक्त), नागशेट्टी (पूर्वोक्त), एस. इय्यपन (पूर्वोक्त) और कुलवंत सिंह (पूर्वोक्त) हमारे तर्क और व्याख्या के अनुरूप पाए गए हैं और इसलिए उन्हें बरकरार रखा जाता है। परिणामस्वरूप, तीन निर्णय जो अन्यथा निष्कर्ष निकालते हैं अर्थात् प्रभु लाल (पूर्वोक्त), रोशनबेन रहमानशा फकीर (पूर्वोक्त) और अंगद कोल (पूर्वोक्त) इस निर्णय में हमारे द्वारा दिए गए तर्क के आधार पर खारिज किए जाते हैं। अन्नाप्पा इरप्पा नेसारिया (पूर्वोक्त) में निर्णय आंशिक रूप से खारिज किया जाता है, इस सीमा तक कि संशोधन के बाद भी स्थिति वही रहेगी।

VI. क्या मुकुंद देवांगन(2017) *per incuriam* है?

97. विषय को बदलते हुए, हम याद कर सकते हैं कि मुकुंद देवांगन (2017) के निर्णय पर संदेह किया गया था क्योंकि इसमें मोटर वाहन अधिनियम और मोटर वाहन नियमों के कुछ प्रावधानों पर ध्यान नहीं दिया गया था। इनमें, अन्य बातों के साथ-साथ, मोटर वाहन अधिनियम की धारा 4(1), 7, 14, धारा 15 का दूसरा प्रावधान और धारा 180 और 181 शामिल हैं। इसलिए इस न्यायालय के समक्ष यह तर्क दिया गया कि उक्त निर्णय *per incuriam* है। आरंभ करने के लिए, कुछ निर्णयों का उल्लेख करना उपयोगी है, जिन्होंने *per incuriam* के सिद्धांत पर प्रकाश डाला है।

98. *per incuriam* शब्द एक लैटिन शब्द है जिसका अर्थ है 'अनजाने में' या 'देखभाल की कमी'। अंग्रेजी न्यायालयों ने स्टेयर डेसीसिस के नियम में ढील देते हुए इस सिद्धांत को विकसित किया है। हेल्सबरी के इंग्लैंड के कानूनों में⁴⁴, पर इनक्यूरियम की अवधारणा को इस प्रकार समझाया गया है:

“निर्णय तब दिया जाता है जब न्यायालय ने अपने या समन्वय क्षेत्राधिकार वाले न्यायालय के पिछले निर्णय की अनदेखी करते हुए कार्य किया हो, जो उसके समक्ष मामले को कवर करता हो, ऐसी स्थिति में उसे यह तय करना होगा कि किस मामले का अनुसरण करना है⁴⁵; या जब उसने हाउस ऑफ लॉर्ड्स के निर्णय की अनदेखी करते हुए कार्य किया हो, ऐसी स्थिति में उसे उस निर्णय का अनुसरण करना होगा; या जब निर्णय वैधानिक बल वाले किसी कानून या नियम की शर्तों की अनदेखी करते हुए दिया गया हो⁴⁶। हालाँकि, किसी निर्णय को केवल पक्षों की कमी⁴⁷ के कारण या न्यायालय के पास सर्वोत्तम तर्क⁴⁸ का लाभ न होने के कारण, प्रति इनक्यूरियम के रूप में नहीं माना जाना चाहिए, और, एक सामान्य नियम के रूप में, *per incuriam* दिए जाने को कुछ असंगत कानून या बाध्यकारी प्राधिकरण की अनदेखी में दिए गए निर्णय माना जाता है⁴⁹। भले ही अपील न्यायालय के किसी निर्णय ने हाउस ऑफ लॉर्ड्स के पिछले निर्णय की गलत व्याख्या की हो, अपील न्यायालय को अपने पिछले निर्णय का पालन करना चाहिए और हाउस ऑफ लॉर्ड्स को गलती सुधारने के लिए छोड़ देना चाहिए।

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

99. लॉर्ड एवरशेड ने मोरेल एल.डी. वी. वेकलिंग⁵⁰ (संक्षेप में “मोरेल”) में इस अवधारणा को इस प्रकार समझाया:

“एक सामान्य नियम के रूप में, केवल वे मामले जिनमें निर्णय को *per incuriam* माना जाना चाहिए, वे हैं जो किसी असंगत वैधानिक प्रावधान या संबंधित न्यायालय पर बाध्यकारी किसी प्राधिकरण के बारे में अज्ञानता या भूल से दिए गए निर्णय हैं; इसलिए ऐसे मामलों में निर्णय का कुछ हिस्सा या तर्क का कोई चरण जिस पर यह आधारित है, उस कारण से स्पष्ट रूप से गलत पाया जाता है”

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

100. मोरेल (पूर्वोक्त) में निर्णय के कुछ महीने बाद, इस न्यायालय की संविधान पीठ ने बंगाल इम्युनिटी कंपनी लिमिटेड बनाम बिहार राज्य⁵¹ में *per incuriam* सिद्धांत को अपनाया। इसने माना कि अनुच्छेद 141 में कहा गया है कि सर्वोच्च न्यायालय के निर्णय “भारत के क्षेत्र के भीतर सभी न्यायालयों पर बाध्यकारी हैं”, लेकिन यह सर्वोच्च न्यायालय को बाध्य करने तक विस्तारित नहीं होता है, जो उचित मामलों में अपने निर्णयों पर पुनर्विचार करने के लिए स्वतंत्र है।

101. ममलेश्वर प्रसाद बनाम कन्हैया लाल⁵² में, *per incuriam* के सिद्धांत पर विचार करते हुए, इस न्यायालय ने न्यायमूर्ति कृष्ण अय्यर के माध्यम से इस प्रकार निर्णय दिया:

“7. कानून की निश्चितता, फैसलों की एकरूपता और न्यायालयों की विनम्रता - सभी एक ही सिद्धांत से उत्पन्न होते हैं - इस निष्कर्ष पर पहुंचते हैं कि एक बार दिया गया निर्णय बाद में समान मामलों को बाध्यकारी बनाता है। हमारा इरादा इस नियम को कमतर आंकने का नहीं है कि, असाधारण मामलों में, जहां स्पष्ट असावधानी या अनदेखी के कारण कोई निर्णय स्पष्ट वैधानिक प्रावधान या अनिवार्य प्राधिकरण को नोटिस करने में विफल रहता है जो तर्क और परिणाम के विपरीत है, तो यह बाध्यकारी मिसालों का प्रभाव नहीं रख सकता है। यह एक स्पष्ट मामला होना चाहिए, एक अप्रिय चूक। ऐसी कोई

स्थिति यहां मौजूद नहीं है और हम *per incuriam* निर्णय के सिद्धांत पर नहीं चलते हैं।"

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

102. ए.आर. अंतुले बनाम आर.एस. नायक⁵³ मामले में इस न्यायालय की संविधान पीठ ने निम्नलिखित टिप्पणियां कीं:

"42. ऐसा प्रतीत होता है कि जब इस न्यायालय ने 16-2-1984 को अपीलकर्ता के विरुद्ध मामले के निपटारे के लिए उच्च न्यायालय द्वारा उपरोक्त निर्देश दिए थे, तो ये निर्देश प्रासंगिक प्रावधानों या कानून और अनवर अली सरकार मामले में दिए गए निर्णय [पश्चिम बंगाल राज्य बनाम अनवर अली सरकार, (1952) 1 एससीसी 1: एआईआर 1952 एससी 75: 1952 क्रि एलजे 510] को अनदेखा करके दिए गए थे। हेल्सबरी के इंग्लैंड के कानून, 4 वां संस्करण, खंड 26, पृष्ठ 297, पैरा 578 और पृष्ठ 300, प्रासंगिक नोट्स 8, 11 और 15 देखें; न्यायशास्त्र पर डायस, 5 वां संस्करण, पृष्ठ 128 और 130; यंग बनाम ब्रिस्टल एयरोप्लेन कंपनी लिमिटेड [यंग बनाम ब्रिस्टल एयरोप्लेन कंपनी लिमिटेड, 1944 KB 718 (CA)] मूर बनाम हेविट [मूर बनाम हेविट, 1947 KB 831] और निकोलस बनाम पेनी [निकोलस बनाम पेनी, (1950) 2 KB 466] में लॉर्ड गोडार्ड की टिप्पणियों को भी देखें।

" *per incuriam* " वे निर्णय हैं जो किसी असंगत वैधानिक प्रावधान या संबंधित न्यायालय पर बाध्यकारी किसी प्राधिकरण की अज्ञानता या विस्मृति में दिए जाते हैं, जिससे ऐसे मामलों में निर्णय का कोई भाग या तर्क का कोई चरण जिस पर वह आधारित है, उस कारण से स्पष्ट रूप से गलत पाया जाता है। देखें मोरेल लिमिटेड बनाम वेकलिंग [मोरेल लिमिटेड बनाम वेकलिंग, (1955) 2 क्यूबी 379: (1955) 2 डब्ल्यूएलआर 672 (सीए)]। यह भी देखें उड़ीसा राज्य बनाम तिताघुर पेपर मिल्स कंपनी लिमिटेड [उड़ीसा राज्य बनाम तिताघुर पेपर मिल्स कंपनी लिमिटेड, 1985 अनुपूरक एससीसी 280: 1985 एससीसी (कर) 538] हमारा मत है कि आपराधिक कानून संशोधन अधिनियम, 1952 की धारा 7(2) और संविधान के अनुच्छेद 14 और 21 के स्पष्ट प्रावधानों के मद्देनजर ये निर्देश कानूनी रूप से गलत थे।"

103. एमसीडी बनाम गुरनाम कौर⁵⁴ में, इस न्यायालय की 3 न्यायाधीशों की पीठ ने माना कि:

"11. ... किसी निर्णय को *per incuriam* माना जाना चाहिए जब वह किसी कानून की शर्तों या कानून के शक्ति वाले किसी नियम की अनदेखी में दिया गया हो।"

104. पंजाब भूमि विकास एवं पुनर्गठन निगम लिमिटेड बनाम श्रम न्यायालय⁵⁵ में, इस न्यायालय की पांच न्यायाधीशों की पीठ ने वैधानिक प्रावधानों की अनदेखी करने के *per incuriam* के सिद्धांत के संदर्भ में निम्नलिखित कहा:-

"43. सर्वोच्च न्यायालय द्वारा कथित रूप से प्रासंगिक संवैधानिक प्रावधान या उनके अंतर्गत आने वाले विषयों पर अन्य वैधानिक प्रावधानों की अनदेखी में दिए गए निर्णयों के संबंध में, यह सच है कि सर्वोच्च न्यायालय को उन विषयों पर "कानून घोषित करने वाला" नहीं कहा जा सकता है, यदि प्रासंगिक प्रावधान वास्तव में उसके दिमाग में मौजूद नहीं थे।

लेकिन इस मामले में धारा 25-जी

और 25-एच को सीधे तौर पर आकर्षित नहीं किया गया और भले ही उन्हें प्रमुख आधार निर्धारित करने में आकर्षित किया गया हो, लेकिन उन्हें विषय या संदर्भ के साथ सुसंगत रूप से व्याख्या किया जाना था। जब वास्तव में *per incuriam* निर्णय की समस्या उत्पन्न होती है, तो कोई कठिनाई नहीं होनी चाहिए क्योंकि यह न्यायालय कानून को नए सिरे से निर्धारित कर सकता है, यदि इसके पहले के दो या अधिक निर्णय एक साथ नहीं टिक सकते हैं।” [जोर दिया गया]

105. एन.भार्गवन पिल्लई बनाम केरल राज्य⁵⁶ में, दो न्यायाधीशों की पीठ ने अरिजीत पसायत जे. के माध्यम से बोलते हुए कहा कि यदि कोई निर्णय किसी विशिष्ट वैधानिक प्रतिबंध को नोटिस करने में विफल रहता है, तो उसे बाध्यकारी मिसाल नहीं माना जा सकता है:

“14. परिवीक्षा अधिनियम के तहत लाभों से संबंधित दलील पर आते हुए, यह ध्यान दिया जाना चाहिए कि उक्त अधिनियम की धारा 18 स्पष्ट रूप से अधिनियम की धारा 5(2) के तहत कवर किए गए मामले में परिवीक्षा अधिनियम के आवेदन को खारिज करती है। इसलिए, परिवीक्षा अधिनियम के तहत लाभ प्रदान करने से संबंधित अभियुक्त-अपीलकर्ता की दलील में कोई सार नहीं है। बोर गौड़ा मामले में निर्णय [(2000) 10 एससीसी 260: 2000 एससीसी (क्रि) 1244] यह भी संकेत नहीं देता है कि परिवीक्षा अधिनियम की धारा 18 पर ध्यान दिया गया था। विशिष्ट वैधानिक प्रतिबंध के मददेनजर, यदि कोई भी दृष्टिकोण, वैधानिक प्रावधान का विश्लेषण किए बिना व्यक्त किया गया है, तो हमारे विचार में बाध्यकारी मिसाल के रूप में नहीं माना जा सकता है और अधिक से अधिक इसे प्रति-अनिवार्य रूप से प्रस्तुत किया गया माना जाना चाहिए। किसी भी कोण से देखा जाए, तो अपील में कोई दम नहीं है हम बर्खास्तगी का निर्देश देते हैं।”

106. मध्य प्रदेश राज्य बनाम नर्मदा बचाओ आंदोलन⁵⁷ में, इस न्यायालय ने दोहराया:

“67. इस प्रकार, *per incuriam* वे निर्णय हैं जो किसी वैधानिक प्रावधान या प्राधिकरण की अज्ञानता या विस्मृति में दिए गए हैं जो डब्ल्यू.पी.(सी) संख्या 7785, 7851, संबंधित न्यायालय पर बाध्यकारी हैं, या असावधानी या निष्कर्ष के कारण कानून का कथन जो बिना सोचे समझे या बिना किसी कारण के आगे बढ़ा दिया गया है, जिससे ऐसे मामले में निर्णय का कुछ हिस्सा या तर्क में कुछ कदम, जिस पर यह आधारित है, उस कारण से स्पष्ट रूप से गलत पाया जाता है।”

107. तत्पश्चात, फ्यूस्ट डे लॉसन लिमिटेड बनाम जिंदल एक्सपोर्ट्स लिमिटेड⁵⁸ में इस न्यायालय ने टिप्पणी की:

“समान तथ्यों और कानून पर सर्वोच्च न्यायालय का पूर्व निर्णय न्यायालय को बाद के मामले में कानून के उन्हीं बिंदुओं पर बाध्य करता है।

अपवादस्वरूप मामलों में, जहाँ स्पष्ट असावधानी या अनदेखी के कारण कोई निर्णय

किसी स्पष्ट वैधानिक प्रावधान या अनिवार्य प्राधिकरण को नोटिस करने में विफल रहता है, जो तर्क और परिणाम के विपरीत है, *per incuriam* का सिद्धांत लागू हो सकता है। जब तक कि यह स्पष्ट रूप से स्पष्ट चूक का मामला न हो, तब तक “*per incuriam*” के सिद्धांत पर निर्भर रहना वांछनीय नहीं है। यह दिखाना होगा कि निर्णय का कुछ हिस्सा ऐसे तर्क पर आधारित था जो स्पष्ट रूप से गलत था, *per incuriam* के सिद्धांत को लागू करने के लिए।

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

108. बिहार राज्य बनाम कालिका कुअर⁵⁹ में, कानूनी दुविधा निम्नानुसार नोट की गई थी:

“10. ... यह कहना आसान नहीं है कि पहले का फैसला बिना सोचे समझे दिया गया था और इस मामले को केवल दो तरीकों से हल किया जाना चाहिए - या तो पहले के फैसले का पालन किया जाए या मामले को बड़ी बेंच को भेजा जाए ताकि मामले की जांच की जा सके, अगर यह महसूस किया जाता है कि पहले का फैसला गुण-दोष के आधार पर सही नहीं था।”

109. संदीप कुमार बाफना बनाम महाराष्ट्र राज्य⁶⁰ में, न्यायालय ने भारतीय संदर्भ में प्रति इनक्यूरियम की परिभाषा का विस्तार किया और कहा कि:

“कोई निर्णय या फैसला तब भी *per incuriam* हो सकता है जब उसके अनुपात को समान या बड़ी पीठ के पहले से सुनाए गए फैसले के साथ मिलाना संभव न हो; या यदि उच्च न्यायालय का फैसला इस न्यायालय के विचारों के अनुरूप न हो। यह तुरंत स्पष्ट किया जाना चाहिए कि *per incuriam* नियम सख्ती से और सही तरीके से अनुपात निर्णय पर लागू होता है न कि ओबिटर डिक्टा पर।”

110. शाह फैसल बनाम भारत संघ⁶¹ के हालिया फैसले में, इस न्यायालय की पांच न्यायाधीशों की पीठ ने दोहराया कि प्रति-अनुदान का सिद्धांत केवल मामले के अनुपात पर लागू होता है।

111. उपरोक्त निर्णयों की जांच करने के बाद, किसी वैधानिक प्रावधान की अनदेखी से निपटने के दौरान, हम निम्नलिखित सिद्धांतों को ध्यान में रख सकते हैं। हालाँकि ये संपूर्ण नहीं हो सकते हैं:

(i) कोई निर्णय तभी अनुचित माना जाता है जब अनदेखा किया गया वैधानिक प्रावधान या कानूनी मिसाल संबंधित कानूनी मुद्दे के लिए केंद्रीय हो और यदि उन अनदेखा किए गए प्रावधानों पर विचार किया जाता तो इससे अलग परिणाम निकल सकता था। यह एक असंगत प्रावधान होना चाहिए और स्पष्ट रूप से बाधा उत्पन्न करने वाली चूक का मामला होना चाहिए।

(ii) *per incuriam* का सिद्धांत रेशियो डिसीडेन्डी पर सख्ती से लागू होता है और ओबिटर डिक्टा पर लागू नहीं होता है।

(iii) यदि न्यायालय को किसी मिसाल की सत्यता पर संदेह है, तो उचित कदम या तो निर्णय का पालन करना है या पुनर्विचार के लिए उसे बड़ी पीठ को भेजना है।

(iv) *per incuriam* के सिद्धांत को लागू करने के लिए यह दिखाना होगा कि निर्णय का कुछ हिस्सा ऐसे तर्क पर आधारित था जो स्पष्ट रूप से गलत था। असाधारण मामलों में, जहां स्पष्ट असावधानी या

अनदेखी के कारण, कोई निर्णय स्पष्ट वैधानिक प्रावधान या अनिवार्य प्राधिकरण को नोटिस करने में विफल रहता है जो तर्क और परिणाम के विपरीत है, *per incuriam* का सिद्धांत लागू हो सकता है।

112. उपरोक्त सिद्धांतों को इस मामले में लागू करते हुए, आइए अब हम मुकुंद देवांगन (2017) के निर्णय के संदर्भ में दिए गए संदर्भ पर ध्यान दें। निम्नलिखित प्रश्नों का उल्लेख किया गया:

“1. मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2(21) में परिभाषित “हल्के मोटर वाहन” की परिभाषा का क्या अर्थ दिया जाना चाहिए? क्या परिवहन वाहनों को इससे बाहर रखा गया है?

2. क्या “परिवहन वाहन” और “ऑमनीबस” जिनमें से किसी का “सकल वाहन भार” 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है, “हल्का मोटर वाहन” होगा और मोटर कार या ट्रैक्टर या रोडरोलर, जिसका “अनलोडेड भार” 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है और धारा 10(2)(डी) में दिए गए अनुसार “हल्के मोटर वाहन” वर्ग को चलाने के लिए लाइसेंस धारक परिवहन वाहन या ऑमनीबस चलाने के लिए सक्षम होगा, जिसका “सकल वाहन भार” 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है या मोटर कार या ट्रैक्टर या रोडरोलर, जिसका “अनलोडेड भार” 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है?

3. 1994 के अधिनियम 54 के आधार पर 14-11-1994 से किए गए संशोधन का क्या प्रभाव है, जिसमें धारा 10(2) के खंड (ई) से (एच) को प्रतिस्थापित किया गया था, जिसमें “मध्यम माल वाहन”, “मध्यम यात्री मोटर वाहन”, “भारी माल वाहन” और “भारी यात्री मोटर वाहन” को “परिवहन वाहन” द्वारा प्रतिस्थापित किया गया था? क्या धारा 10(2)(ई) के तहत अभिव्यक्ति “परिवहन वाहन” का सम्मिलन केवल उक्त प्रतिस्थापित वर्गों से संबंधित है या इसने अधिनियम की धारा 10(2)(डी) और 2(41) के दायरे से हल्के मोटर वाहन वर्ग के परिवहन वाहन को भी बाहर रखा है?

4. वर्ष 1994 में संशोधित धारा 10 में निहित प्रावधानों के संचालन के संबंध में फॉर्म 4 के संशोधन का क्या प्रभाव है और क्या “हल्के मोटर वाहन” वर्ग के परिवहन वाहन के लिए ड्राइविंग लाइसेंस प्राप्त करने की प्रक्रिया बदल दी गई है?

113. मुकुंद देवांगन (2017) में दिए गए फैसले से पता चलता है कि 3 जजों की बेंच ने एमवी एक्ट की धारा 2(21), 2(47) को धारा 10 के साथ पढ़ा। कोर्ट ने धारा 10 में 1994 के संशोधन के पीछे विधायी मंशा की भी जांच की, जिसमें कहा गया कि संशोधन ने धारा 10(2)(ई) के तहत “परिवहन वाहन” शब्द पेश किया, लेकिन इसने धारा 2(21) के तहत एलएमवी की परिभाषा में संशोधन नहीं किया। यह भी देखा गया कि धारा 10(2)(ई) का नया डाला गया प्रावधान केवल उन वाहनों के वर्गों को शामिल करेगा जो असंशोधित अधिनियम की धारा 10(2)(ई) से 10(2)(एच) में शामिल थे, यानी मध्यम माल वाहन, मध्यम यात्री वाहन, भारी माल वाहन और भारी यात्री वाहन, और जो अब 1994 के संशोधन के कारण हटा दिए गए हैं। चूंकि अधिनियम की धारा 10(2)(डी) में कोई संशोधन नहीं किया गया था, जिसमें ‘हल्के मोटर वाहन’ के लिए वर्ग शामिल है, धारा 10(2)(डी) का दायरा अधिनियम की धारा 2(21) के अनुसार बरकरार रहेगा, जिसका अर्थ है कि हल्के मोटर वाहन में ‘परिवहन वाहन’ शामिल होंगे, जहां ऐसे वाहन का सकल वजन 7500 किलोग्राम से कम है। इसने आगे उल्लेख किया कि पाठ्यक्रम परिवहन वाहनों के लिए अलग से प्रशिक्षण प्रदान नहीं करता है, लेकिन उन्हें वाहन के वजन के आधार पर संबंधित वाहन वर्ग के तहत शामिल करता है। इसने नियम 75 पर विचार किया जो फॉर्म 41 में दिए गए ‘मोटर वाहनों के राज्य रजिस्टर’ से संबंधित है। फॉर्म 41 में वाहनों को अन्य बातों के साथ-साथ सकल वाहन भार, बिना लदे वजन आदि के आधार पर वर्गीकृत

किया गया है। इसी तरह, न्यायालय ने पाया कि पंजीकरण से संबंधित धारा 41 में फॉर्म 20 में निर्दिष्ट प्रासंगिक जानकारी को शामिल करना अनिवार्य है, जिसमें वाहन की श्रेणी, सकल वाहन भार और बिना लदे वजन जैसे अन्य कारकों का विवरण दिया गया है।

114. न्यायालय ने अधिनियम और नियमों के उन प्रमुख प्रावधानों का विश्लेषण किया और एक निष्कर्ष पर पहुंचा जो इस निर्णय में चर्चा और राय के अनुरूप है। इसने सही निष्कर्ष निकाला:

“(i) अधिनियम की धारा 2(21) में परिभाषित ‘हल्के मोटर वाहन’ में धारा 2(21) में निर्धारित भार के अनुसार परिवहन वाहन शामिल होगा, जिसे धारा 2(15) और 2(48) के साथ पढ़ा जाएगा। ऐसे परिवहन वाहनों को संशोधन अधिनियम संख्या 54/1994 के आधार पर हल्के मोटर वाहन की परिभाषा से बाहर नहीं रखा गया है।

(ii) परिवहन वाहन और ओमनीबस, जिनमें से किसी का सकल वाहन भार 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है, हल्का मोटर वाहन होगा और मोटर कार या ट्रैक्टर या रोड रोलर भी होगा, जिसका ‘अनलोडेड भार’ 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है। और धारा 10(2)(घ) में दिए गए अनुसार “हल्के मोटर वाहन” वर्ग को चलाने के लिए ड्राइविंग लाइसेंस का धारक परिवहन वाहन या ओमनीबस चलाने के लिए सक्षम है, जिसका सकल वाहन भार 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है या मोटर कार या ट्रैक्टर या रोड-रोलर, जिसका “अनलोडेड भार” 7500 किलोग्राम से अधिक नहीं है। अर्थात्, ऊपर उल्लिखित हल्के मोटर वाहन वर्ग के परिवहन वाहन को चलाने के लिए लाइसेंस पर किसी अलग से अनुमोदन की आवश्यकता नहीं है। धारा 10(2)(घ) के तहत जारी लाइसेंस, संशोधन अधिनियम 54/1994 और 28.3.2001 के बाद भी वैध बना रहता है।

(iii) अधिनियम संख्या 54/1994 के आधार पर दिनांक 14.11.1994 से धारा 10(2) के खंड (ई) से (एच) को प्रतिस्थापित करते हुए किए गए संशोधन का प्रभाव, जिसमें धारा 10(2) (ई) में “मध्यम माल वाहन”, धारा 10(2)(एफ) में मध्यम यात्री मोटर वाहन, धारा 10(2) (जी) में भारी माल वाहन और धारा 10(2)(एच) में “भारी यात्री मोटर वाहन” शामिल थे, जिसमें धारा 10(2)(ई) में प्रतिस्थापित अभिव्यक्ति “परिवहन वाहन” केवल पूर्वोक्त प्रतिस्थापित वर्गों से संबंधित थी। यह परिवहन वाहन को अधिनियम की धारा 10(2)(डी) और धारा 2(41) के दायरे से बाहर नहीं करता है, अर्थात् हल्का मोटर वाहन।

(iv) “परिवहन वाहन” को सम्मिलित करके फॉर्म 4 में किए गए संशोधन का प्रभाव केवल उन श्रेणियों से संबंधित है जिन्हें वर्ष 1994 में प्रतिस्थापित किया गया था और “हल्के मोटर वाहन” वर्ग के परिवहन वाहन के लिए ड्राइविंग लाइसेंस प्राप्त करने की प्रक्रिया वैसी ही बनी रहेगी जैसी थी और इसमें कोई परिवर्तन नहीं किया गया है और परिवहन वाहन चलाने के लिए अलग से अनुमोदन प्राप्त करने की कोई आवश्यकता नहीं है, और यदि कोई चालक हल्के मोटर वाहन चलाने के लिए लाइसेंस रखता है, तो वह उस प्रभाव के किसी अनुमोदन के बिना ऐसे वर्ग के परिवहन वाहन को चला सकता है।”

115. यह सच है कि मुकुंद देवांगन (2017) ने परिवहन और गैर-परिवहन वाहनों में अंतर करने वाले प्रावधानों का विश्लेषण नहीं किया, जैसा कि संदर्भ आदेशों में उल्लेख किया गया है। एमवी की वैधानिक योजना उक्त निर्णय में किए गए सरल वजन-आधारित भेद से कहीं अधिक सूक्ष्म है। इसके अलावा, न्यायालय धारा 31(2) और 31(3) को नोटिस करने में विफल रहा, जो ‘परिवहन’ और ‘गैर-परिवहन’ वाहनों को निर्दिष्ट करता है। हालांकि, निर्णय ने महत्वपूर्ण वैधानिक प्रावधानों पर उचित विचार किया। हमने इस निर्णय में अपने विश्लेषण में प्रासंगिक और व्यापक प्रावधानों को ध्यान से देखा है। एक सामंजस्यपूर्ण

व्याख्या, जैसा कि हमने पहले समझाया है, हमें उसी निष्कर्ष पर ले जाएगी, लेकिन सभी प्रासंगिक प्रावधानों के विचार के आधार पर कुछ अतिरिक्त तर्क के साथ मजबूत होगी। हमारी राय में, अनदेखी किए गए प्रावधान अंतिम घोषणा को नहीं बदलेंगे। महत्वपूर्ण बात यह है कि हमें कोई ऐसी स्पष्ट त्रुटि या चूक नज़र नहीं आती जो मामले के नतीजे को बदल दे। इसलिए, मुकुंद देवांगन (2017) में अनुपात को *per incuriam* के सिद्धांतों को लागू करके परेशान नहीं किया जाना चाहिए।

एफ. सड़क सुरक्षा पर प्रभाव

116. बीमा कंपनियों के वकील ने सड़क सुरक्षा के बारे में चिंता जताई और तर्क दिया कि यदि मुकुंद देवांगन (2017) में मौजूदा कानून में हस्तक्षेप नहीं किया गया, तो अयोग्य चालक हजारों लोगों की जान जोखिम में डालकर परिवहन वाहन चलाना शुरू कर देंगे। सहायक हस्तक्षेपकर्ताओं में से एक ने सेवलाइफ फाउंडेशन बनाम भारत संघ⁶² में इस न्यायालय के निर्णय के पैरा 57 पर भरोसा किया, जहां इस न्यायालय ने भारत के संविधान के अनुच्छेद 32 के तहत अपने जनहित मुकदमे क्षेत्राधिकार का प्रयोग करते हुए माना कि अनुच्छेद 21 के तहत जीवन के अधिकार में सड़क पर यात्रा करने वाले व्यक्तियों की सुरक्षा का अधिकार भी शामिल है। इसके विपरीत, ऑटो चालकों की ओर से दायर हस्तक्षेप आवेदन में यह तर्क दिया गया कि आवेदक हस्तक्षेपकर्ता के सदस्यों को पिछले लगभग 6 वर्षों से एलएमवी लाइसेंस रखते हुए टैक्सी और मोटरकैब चलाने की अनुमति दी गई है।

इस पर पुनर्विचार केवल बीमा कवरेज का मुद्दा नहीं है, बल्कि यह सीधे तौर पर एलएमवी श्रेणी के परिवहन वाहनों का संचालन करने वालों की आजीविका से संबंधित है, जिससे अनुच्छेद 19(1)(जी) के तहत उनके अधिकारों पर उचित विचार किया जा सके। यह प्रस्तुत किया गया कि यदि यह न्यायालय मुकुंद देवांगन (2017) को पलटता है, जो कि उसे नहीं करना चाहिए, तो 12-24 महीने की संक्रमण अवधि प्रदान की जानी चाहिए।

117. उपरोक्त प्रस्तुतियों पर अब हमें विचार करना होगा। यह सच है कि अपने जनहित याचिका क्षेत्राधिकार में, इस न्यायालय ने सड़क सुरक्षा के अधिकार को मौलिक अधिकार में बदलने सहित असंख्य मामलों में आदेश पारित किए हैं। इसने तथ्यों को इकट्ठा करने या रिपोर्ट के रूप में विशेषज्ञ सलाह लेने के लिए आयुक्तों की नियुक्ति करके नीति क्षेत्रों⁶³ को भी अपने नियंत्रण में ले लिया है। हालांकि, इस न्यायालय को यह ध्यान रखना चाहिए कि यह न तो जनहित याचिका क्षेत्राधिकार है और न ही न्यायालय किसी भी प्रावधान की संवैधानिक वैधता का परीक्षण कर रहा है। इसके अलावा, हमारे सामने कोई अनुभवजन्य डेटा प्रस्तुत नहीं किया गया है जो यह दर्शाता हो कि भारत में सड़क दुर्घटनाएं एलएमवी लाइसेंस वाले ड्राइवरों द्वारा एलएमवी श्रेणी के परिवहन वाहन चलाने के प्रत्यक्ष परिणाम के रूप में बढ़ी हैं, जिनका सकल वजन 7500 किलोग्राम से कम है। सड़क सुरक्षा वास्तव में एमवी अधिनियम का एक महत्वपूर्ण उद्देश्य है, लेकिन हमारा तर्क बिना किसी अनुभवजन्य डेटा के असत्यापित मान्यताओं पर आधारित नहीं होना चाहिए। अनुभवजन्य डेटा⁶⁴ के बिना और अधिनियम की वैधानिक योजना से परे तर्क करने के खतरों से बचा जाना चाहिए। जबकि हम सड़क सुरक्षा के मुद्दों के प्रति सजग हैं, नीति तैयार करने का कार्य विधायिका के अधिकार क्षेत्र में है। एक संवैधानिक न्यायालय के रूप में, नीतिगत निर्णय लेना या कानूनों

को फिर से लिखना हमारी भूमिका नहीं है। हमें ऐसी चिंताओं को दूर करने के लिए संस्थागत सीमाओं के प्रति सजग होना चाहिए।

118. इस प्रश्न के इर्द-गिर्द की जटिलताएँ कि क्या न्यायालय को न केवल मौजूदा कानूनों और परिभाषाओं की जाँच करनी चाहिए, बल्कि नीति के व्यापक अंतर्निहित मुद्दों की भी जाँच करनी चाहिए, न्यायशास्त्र⁶⁵ पर सैल्मंड के निम्नलिखित शब्दों में स्पष्ट रूप से व्यक्त की गई हैं:

"नियम, जो मूल रूप से सामाजिक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए डिज़ाइन किए गए हैं, अवधारणाओं में विकसित होते हैं, जो तब कानूनी विकास के नुकसान के लिए अपना जीवन जीने लगते हैं। परिणामस्वरूप "अवधारणाओं का न्यायशास्त्र" कानून के लिए एक स्लॉटमशीन दृष्टिकोण उत्पन्न करता है,

6

जिसके तहत सामाजिक नीति के प्रश्न उठाने वाले नए बिंदुओं का निर्णय अंतर्निहित सामाजिक स्थिति के संदर्भ में नहीं, बल्कि शामिल कानूनी अवधारणाओं के अर्थ और परिभाषा के संदर्भ में किया जाता है। यह औपचारिकतावादी दृष्टिकोण कानून को एक बंधन में बांध देता है, न कि उसे बदलते समाज की नई जरूरतों और आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए विस्तारित करने की अनुमति देता है। ऐसे मामलों में न्यायालयों को न केवल मौजूदा कानूनों और कानूनी अवधारणाओं की जांच करनी चाहिए, बल्कि नीति के व्यापक अंतर्निहित मुद्दों की भी जांच करनी चाहिए। वास्तव में, वर्तमान में न्यायाधीश अपने निर्णय के संभावित प्रभावों पर एक या दूसरे तरीके से अधिक ध्यान देते हुए देखे जा रहे हैं। इस तरह के दृष्टिकोण का स्वागत किया जाना चाहिए, लेकिन यह दो टिप्पणियों की भी मांग करता है। सबसे पहले, प्रस्तावित निर्णय के सामान्य प्रभावों की न्यायिक जांच अपने आप में काफी अटकलबाजी वाली प्रकृति की होती है। दूसरे, नीति के लिए बहुत अधिक सम्मान और कानूनी स्थिरता के लिए बहुत कम सम्मान के परिणामस्वरूप विपरीत निर्णयों का एक भ्रामक और अतार्किक परिसर हो सकता है; और जबकि यह सच है कि 'कानून का जीवन तर्क नहीं रहा है, यह अनुभव रहा है' और हमें इसके अलावा कुछ नहीं चाहना चाहिए, फिर भी हमें यह याद रखना चाहिए कि 'कोई भी कानून व्यवस्था तब तक कारगर नहीं हो सकती जब तक कि उसके मूल में तर्क न हो'

[इस पर विशेष जोर दिया गया]

119. उपरोक्त से यह निष्कर्ष निकलता है कि जहाँ भी संभव हो, न्यायालय को अपने दृष्टिकोण में सुसंगत होने का प्रयास करना चाहिए। स्टेयर डेसिसिस का सिद्धांत, जो यह अनिवार्य करता है कि न्यायालय स्थापित मिसालों का पालन करें, कानूनी स्थिरता और पूर्वानुमान को बनाए रखने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। मुकुंद देवांगन (2017) में दिए गए निष्कर्ष को सड़क सुरक्षा की अटकलों के कारण विचलित नहीं किया जाना चाहिए जो व्यापक नीतिगत मुद्दों से जुड़ी हैं।

120. हमें याद होगा कि वर्तमान कार्यवाही के दौरान, केंद्र सरकार को घेर लिया गया था और विद्वान अटॉर्नी जनरल से यह निर्देश प्राप्त करने का अनुरोध किया गया था कि क्या विधायी विंग कानूनी प्रश्न पर

जांच करना और उचित संशोधन करना चाहेगा कि क्या हल्के मोटर वाहन के लिए ड्राइविंग लाइसेंस रखने वाला व्यक्ति निर्दिष्ट वजन के 'परिवहन वाहन' को कानूनी रूप से चलाने का हकदार है। संदर्भ के संभावित सामाजिक प्रभाव, विशेष रूप से सड़क सुरक्षा और आजीविका के मुद्दे के मद्देनजर इस आशय का आदेश पारित किया गया था। इसके अनुसरण में, विद्वान अटॉर्नी जनरल ने एक नोट प्रस्तुत किया, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ एलएमवी को एलएमवी क्लास 1 और एलएमवी क्लास 2 में अलग-अलग वजन सीमा के साथ वर्गीकृत करने सहित कई संशोधनों का सुझाव दिया गया।

121. यदि संसद ने मोटर वाहन अधिनियम में संशोधन करने के लिए पहले ही कदम उठाया होता और वर्गों, श्रेणियों और प्रकारों के बीच स्पष्ट रूप से अंतर किया होता, तो ड्राइविंग लाइसेंसों से जुड़ी अनिश्चितताओं को दूर किया जा सकता था, जिससे बार-बार मुकदमेबाजी की आवश्यकता कम हो जाती और कानूनी क्षेत्र अस्पष्ट हो जाता। न्यायिक निर्णयों में भ्रम और असंगति 1999 में अशोक गंगाधर मराठा (पूर्वोक्त) के निर्णय से शुरू होकर 25 वर्षों तक जारी रही।

122. सड़क सुरक्षा वैश्विक स्तर पर एक गंभीर सार्वजनिक स्वास्थ्य मुद्दा है। यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि भारत में, 2023 में सड़क दुर्घटनाओं में 1.7 लाख से अधिक लोग⁶⁶ मारे गए थे। ऐसी दुर्घटनाओं के कारण विविध हैं, और यह धारणा कि वे हल्के परिवहन वाहन चलाने वाले ड्राइवरों से उत्पन्न होते हैं, एलएमवी लाइसेंस के साथ निराधार हैं। सड़क दुर्घटनाओं में योगदान देने वाले कारकों में लापरवाह ड्राइविंग, तेज गति से गाड़ी चलाना, खराब सड़क डिजाइन और यातायात कानूनों का पालन न करना शामिल है⁶⁷। अन्य महत्वपूर्ण योगदानकर्ता मोबाइल फोन का उपयोग, थकान और सीट बेल्ट या हेलमेट नियमों का पालन न करना हैं।

123. मोटर वाहन चलाना एक जटिल कार्य है जिसके लिए व्यावहारिक कौशल और सैद्धांतिक ज्ञान दोनों की आवश्यकता होती है। सुरक्षित ड्राइविंग में न केवल तकनीकी वाहन नियंत्रण⁶⁸ बल्कि विभिन्न सड़क स्थितियों में दक्षता भी शामिल है, जिसमें गति⁶⁹, मोड़ और अन्य वाहनों के सापेक्ष स्थानिक जागरूकता शामिल है। इसके अतिरिक्त, सड़क की ढलानों को संभालने के लिए कौशल की आवश्यकता होती है, विशेष रूप से ब्रेक⁷⁰ और पेंतरेबाजी के साथ। प्रभावी ड्राइविंग के लिए सड़क के संकेतों के बारे में जागरूकता, यातायात नियमों का पालन⁷¹ और ध्यान भटकाने वाली चीजों से मुक्त सड़क पर ध्यान केंद्रित करना आवश्यक है। सभी ड्राइवरों से अपेक्षित मुख्य कौशल सार्वभौमिक रूप से लागू होते हैं, भले ही वाहन परिवहन या गैर-परिवहन श्रेणियों में आता हो।

124. इस समय, मोटर वाहन अधिनियम की धारा 75 के अनुसार तैयार की गई योजना⁷² पर भी ध्यान देना आवश्यक है, जिसके तहत लाइसेंस धारक द्वारा रखी जाने वाली 'सामान्य शर्तों' के रूप में पूर्वापेक्षाएँ सुरक्षा और अनुपालन सुनिश्चित करती हैं। एग्रीगेटर्स के संबंध में कुछ दिशा-निर्देश⁷³ भी बनाए गए हैं, जिसके तहत 'एग्रीगेटर के लिए लाइसेंस प्रदान करने की शर्तें', 'ड्राइवरों के संबंध में अनुपालन', 'वाहनों के संबंध में अनुपालन' और 'सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए अनुपालन' जैसे अध्याय बीमा कंपनियों के वकील की ओर से उठाई गई अटकलों को संबोधित करते हैं।

125. एमवी अधिनियम और एमवी नियमों के तहत लाइसेंसिंग व्यवस्था, जब समग्र रूप से पढ़ी जाती है, तो 'परिवहन वाहन' के संचालन के लिए अलग से अनुमोदन प्रदान नहीं करती है, यदि ड्राइवर के पास पहले से ही एलएमवी लाइसेंस है। हालाँकि, हमें यह स्पष्ट करना चाहिए कि ई-कार्ट और ई-रिक्शा⁷⁴ जैसे विशेष वाहनों या खतरनाक सामान⁷⁵ ले जाने वाले वाहनों के लिए विधायिका द्वारा बनाए गए अपवाद इस न्यायालय के निर्णय से अप्रभावित रहेंगे।

126. जैसा कि इस निर्णय में पहले चर्चा की गई है, एमवी अधिनियम की धारा 2(21) के तहत एलएमवी की परिभाषा स्पष्ट रूप से बताती है कि 'परिवहन वाहन' का क्या अर्थ है। इस न्यायालय को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि धारा 2(21) के तहत परिभाषा या धारा 3(1) का दूसरा भाग जो 'परिवहन वाहन' के लिए ड्राइविंग लाइसेंस की आवश्यकता से संबंधित है, कानून के मृत पत्र में न बदल जाए। इसलिए, लाइसेंसिंग योजना में 'परिवहन वाहन' पर जोर केवल 'मध्यम' और 'भारी' वाहनों के संदर्भ में ही समझा जाना चाहिए। यह सामंजस्यपूर्ण व्याख्या लाइसेंसिंग प्रक्रिया को सरल बनाने के लिए धारा 10(2) में 1994 के संशोधन के उद्देश्य से भी मेल खाती है⁷⁶।

127. उपरोक्त व्याख्या मोटर वाहन अधिनियम के व्यापक दोहरे उद्देश्यों अर्थात् सड़क सुरक्षा और सड़क दुर्घटनाओं के पीड़ितों के लिए समय पर मुआवजा और राहत सुनिश्चित करने को भी विफल नहीं करती है। सड़क सुरक्षा के पहलू पर पहले विस्तार से चर्चा की जा चुकी है। इस न्यायालय द्वारा दिया गया एक आधिकारिक निर्णय बीमा कंपनियों को 7,500 किलोग्राम से कम वजन वाले बीमाकृत वाहन से संबंधित मुआवजे के लिए वैध दावे को विफल करने के लिए तकनीकी दलील देने से रोकेगा, जिसे 'लाइट मोटर वाहन' श्रेणी का ड्राइविंग लाइसेंस रखने वाले व्यक्ति द्वारा चलाया जा रहा है।

128. ऐसे युग में जब स्वायत्त या चालक रहित वाहन अब विज्ञान कथा की कहानियाँ नहीं रह गए हैं और ऐप-आधारित यात्री प्लेटफॉर्म आधुनिक वास्तविकता बन गए हैं, लाइसेंसिंग व्यवस्था स्थिर नहीं रह सकती। भारतीय विधानमंडल द्वारा किए गए संशोधनों ने सभी संभावित चिंताओं को दूर नहीं किया है। जैसा कि हमें विद्वान अटॉर्नी जनरल द्वारा सूचित किया गया था कि विधायी अभ्यास चल रहा है, हम आशा करते हैं कि आवश्यक सुधारात्मक उपायों के साथ वैधानिक कमियों को दूर करने के लिए एक व्यापक संशोधन किया जाएगा।

129. सिर्फ एक चिंता को उजागर करने के लिए, धारा 10(2)(ई) में 1994 के संशोधन के ज़रिए 'परिवहन वाहन' को एक अलग वर्ग के रूप में पेश करने के लिए विधानमंडल का इरादा हल्के मोटर वाहन (जो एक अलग वर्ग के रूप में जारी रहा) को मध्यम और भारी वाहनों के साथ एक ही वर्ग में विलय करने का नहीं हो सकता था। अन्यथा, यह एक ऐसी स्थिति को जन्म देगा जिसमें श्री (हमारा काल्पनिक चरित्र), साइकिलिंग खेल में भाग लेना चाहता है, उसे केवल ट्रायथलॉन जैसे मल्टीस्पोर्ट के लिए प्रासंगिक कठोर प्रशिक्षण से गुजरना पड़ता है, जिसके लिए बहुत अधिक धीरज और एथलेटिकता की आवश्यकता होती है। इसलिए प्रयास यह सुनिश्चित करने का होना चाहिए कि कानून व्यावहारिक और प्रयोज्य बना रहे।

130. अब मूल मुद्दे पर वापस आते हैं और देखते हैं कि मुख्य ड्राइविंग कौशल (जैसा कि पिछले पैराग्राफ में बताया गया है), जो सभी ड्राइवरों द्वारा महारत हासिल करने की उम्मीद है, सार्वभौमिक हैं - चाहे वाहन "परिवहन" या "गैर-परिवहन" श्रेणी में आता हो, यह इस न्यायालय की सुविचारित राय है कि यदि वाहन का सकल वजन 7,500 किलोग्राम के भीतर है - तो एलएमवी लाइसेंस वाले आम आदमी के ड्राइवर श्री भी "परिवहन वाहन" चला सकते हैं। हम इस निष्कर्ष पर पहुंचने में सक्षम हैं क्योंकि इस मामले में किसी भी पक्ष ने यह प्रदर्शित करने के लिए कोई अनुभवजन्य डेटा प्रस्तुत नहीं किया है कि एलएमवी ड्राइविंग लाइसेंस धारक, भारत में सड़क दुर्घटनाओं के लिए परिवहन वाहन चलाना एक महत्वपूर्ण कारण है। इस निर्णय में चर्चा की गई मोटर वाहन अधिनियम और मोटर वाहन नियमों में निर्दिष्ट अतिरिक्त पात्रता मानदंड केवल ऐसे वाहनों (मध्यम माल वाहन, मध्यम यात्री वाहन, भारी माल वाहन और भारी यात्री वाहन) पर लागू होंगे, जिनका सकल वजन 7,500 किलोग्राम से अधिक है। वैधानिक योजना के तहत ड्राइवरों के लिए लाइसेंसिंग व्यवस्था कैसे संचालित की जाए, इस पर हमारी वर्तमान व्याख्या सड़क सुरक्षा चिंताओं से समझौता करने की संभावना नहीं है। यह परिवहन वाहन चलाने वाले ड्राइवरों (जो पहियों के पीछे अधिकतम घंटे बिताते हैं) के लिए आजीविका के मुद्दों को भी प्रभावी ढंग से संबोधित करेगा, कानूनी रूप से "परिवहन वाहन" (7,500 किलोग्राम से कम) को उनके एलएमवी ड्राइविंग लाइसेंस के साथ संचालित करना। परफोर्स श्री को जिम्मेदारी से गाड़ी चलानी चाहिए और जब वह गाड़ी चला रहा हो, तो उसे पागल या बेवकूफ (जैसा कि पहले पैराग्राफ में उल्लेख किया गया है) कहलाने का कोई मौका नहीं मिलना चाहिए। इस तरह की सामंजस्यपूर्ण व्याख्या इस न्यायालय के समक्ष कानून के विवादास्पद प्रश्न को पर्याप्त रूप से संबोधित करेगी।

131. उपरोक्त चर्चा के बाद हमारे निष्कर्ष निम्नानुसार हैं:-

- (I) 7,500 किलोग्राम से कम सकल वाहन भार वाले वाहनों के लिए धारा 10(2)(डी) के तहत लाइट मोटर व्हीकल (एलएमवी) श्रेणी के लिए लाइसेंस रखने वाले ड्राइवर को एमवी अधिनियम की धारा 10(2)(ई) के तहत विशेष रूप से 'ट्रांसपोर्ट व्हीकल' श्रेणी के लिए अतिरिक्त प्राधिकरण की आवश्यकता के बिना 'ट्रांसपोर्ट व्हीकल' चलाने की अनुमति है। लाइसेंसिंग उद्देश्यों के लिए, एलएमवी और ट्रांसपोर्ट व्हीकल पूरी तरह से अलग-अलग वर्ग नहीं हैं। दोनों के बीच एक ओवरलैप मौजूद है। हालांकि, विशेष पात्रता आवश्यकताएं ई-कार्ट, ईरिक्शा और खतरनाक सामान ले जाने वाले वाहनों के लिए लागू होती रहेंगी।
- (II) धारा 3(1) का दूसरा भाग, जो 'परिवहन वाहन' चलाने के लिए विशिष्ट आवश्यकता की आवश्यकता पर जोर देता है, मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2(21) में प्रदत्त हल्के मोटर वाहन की परिभाषा का स्थान नहीं लेता है।
- (III) मोटर वाहन अधिनियम और मोटर वाहन नियमों में आम तौर पर 'परिवहन वाहन' चलाने के लिए निर्दिष्ट अतिरिक्त पात्रता मानदंड केवल उन लोगों पर लागू होंगे जो 7,500 किलोग्राम से अधिक सकल वाहन भार वाले वाहन चलाना चाहते हैं, जैसे 'मध्यम माल वाहन', 'मध्यम यात्री वाहन', 'भारी माल वाहन' और 'भारी यात्री वाहन'।
- (IV) मुकुंद देवांगन (2017) के मामले में दिए गए निर्णय को बरकरार रखा जाता है, लेकिन इस निर्णय में हमारे द्वारा बताए गए कारणों से। किसी भी तरह की चूक के अभाव में, यह निर्णय प्रति अपराध नहीं है, भले ही उक्त निर्णय में मोटर वाहन अधिनियम और मोटर वाहन नियमों के कुछ प्रावधानों पर विचार नहीं किया गया हो।

132. संदर्भ का उत्तर उपरोक्त शर्तों के अनुसार दिया गया है। रजिस्ट्री को निर्देश दिया जाता है कि वह माननीय मुख्य न्यायाधीश से निर्देश प्राप्त करने के बाद मामले को उचित पीठ के समक्ष सूचीबद्ध करे।

.....सीजेआई
[डॉ. धनंजय वाई चंद्रचूड़]
.....जे
[हृषिकेश रॉय]
.....जे
[पामिदिघनतम श्री नरसिम्हा]
.....जे
[पंकज मिथल]
.....जे
[मनोज मिश्रा]

नई दिल्ली;
06 नवंबर, 2024

आशुतोष भारद्वाज (AASHUTOSH BHARDWAJ)
अधिवक्ता